

# Infrastrutture terrestri nella logica delle reti internazionali del trasporto merci. Opportunità e sviluppi nell'area del Nord Est e collegamenti marittimi

**Summary:** TERRESTRIAL INFRASTRUCTURES IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT: OPPORTUNITIES, DEVELOPMENTS AND SEA-LINKS IN NORTH-EASTERN ITALY

*In this paper I shall make various considerations regarding the relationships between terrestrial infrastructures for the long-distance transport of goods – inland terminals and intermodal terminals – as well as these structures' connectivity with maritime intermodality. My attention will be focused primarily on North-Eastern Italy, where the Padua Inland Terminal continues to demonstrate a specialization for maritime traffic, whereas Verona's Quadrante Europa Inland Terminal (QE) is specialized in combined traffic even if it does have links with the ports of the Northern Range (both for long-distance sea freight and, especially, for ferry services towards Scandinavia). The QE will in future take on new importance and functions as the inland terminal for the Port of Venice, with regard to routes such as those from India and Egypt.*

**Keywords:** *Inland Terminals, Quadrante Europa Freight Village, Inland and Port Link.*

## 1. Uno sguardo d'insieme

In questo contributo si faranno delle considerazioni sui rapporti tra infrastrutture terrestri per il trasporto merci sulle lunghe distanze: interporti, *inland terminal* e terminal intermodali, e le connessioni di queste strutture con l'intermodalità marittima.

Tutta l'Italia, ma in particolare il Nord ed il Centro, è caratterizzata da innumerevoli bacini di produzione e di consumo ove si possono riconoscere distinte specializzazioni. Si individuano filiere merceologiche differenziate anche per diverse esigenze logistico-trasportistiche. Specificatamente si riconoscono:

- diversi modi dell'organizzazione del lavoro: della produzione, della distribuzione, della commercializzazione con vari livelli di *just in time* e di dosatura delle scorte;
- presenza di operazioni manifatturiere in ambito logistico;
- sbocchi di mercato nazionale, internazionale, intercontinentale;
- spedizione a partita o a unità di carico;
- soluzione trasportistiche: stradale, ferroviaria, intermodale terrestre e intermodale marittimo;
- relazioni *door-to-door*, *door-warehouse-door*...;
- soluzioni di *supply chain* verticale legate a vari livelli di *outsourcing*.

Le combinazioni di queste attività contribuiscono ad un risultato di ottimizzazione, riduzione dei costi e determinazione e rispetto del tempo di resa, che a loro volta sono base e strumento di una buona progettazione logistica.

Gli attori sono da un lato gli operatori logistici e del trasporto<sup>1</sup> e dall'altro gli *stakeholder* e i pianificatori urbanistici, perché l'ambito logistico – in continua evoluzione e adeguamento all'innovazione delle tecnologie di trasporto – alimenta processi antinomici (concentrazione/polverizzazione), sia a livello di impresa sia a livello di territorio. Si pensi, nel primo caso, alle concentrazioni delle operazioni di terminalizzazione portuale in mano a grandi imprese in tutti i maggiori porti per *Mergers & Acquisitions* (Bologna, 2009; Notteboom, 2007) e alla riorganizzazione societaria per i terminali ferroviari terrestri (nel caso italiano Terminali Italia gestisce 22 terminali), o alle concentrazioni nell'ambito degli *Multimodal Transport Operators* negli interporti (IRER, 2009, p. 141).

A livello territoriale dopo una prima diffusione di infrastrutture intermodali di vario livello è sorta l'esigenza di creare architetture di rete gerarchiche a livello più alto (*hub and spoke*), con conseguente qualificazione di siti, abbandoni, successive riconversioni e riusi trasportistici. Le figure che seguono confermano la complessità delle reti che vanno consolidandosi in anni recenti.

La recente mappatura delle infrastrutture trasportistiche sul territorio italiano permette di individuare una rete logistica sostanzialmente complessa che può esser meglio descritta definendo le caratteristiche minime delle diverse tipologie rilevate nella recente indagine.

Oltre alle strutture comunemente definite porti marittimi – industriali, commerciali e di *transshipment* – con funzione di frontiere, pure in ambito comunitario, si individuano sul territorio nazionale le seguenti tipologie di strutture: in-



Fig. 1. Rete europea dei treni diretti (*block train/shuttle*) in Europa operati da Kombiverkehr (combinato terrestre) e suoi corrispondenti per l'Italia.

Fonte: Kombiverkehr Annual Report 2009, p. 9 ([www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite](http://www.kombiverkehr.de/web/Deutsch/Startseite)).

terporti, terminal intermodali, autoporti, *inland* terminal e scali merci. E precisamente: interporto, definibile come area urbanizzata tecnica a servizio del trasporto in termini generali; terminal intermodale, per il trasferimento di UDI (Unità di carico intermodale) da una modalità all'altra; autoporto, struttura a servizio del vettore stradale frequentemente legato a funzioni doganali; *inland* terminal, struttura con funzioni di area di espansione di porti marittimi comunemente definito retro porto; scalo merci, struttura con

funzioni di scalo pubblico al servizio del traffico ferroviario convenzionale o di presa e consegna per le aree industriali o commerciali servite da raccordi ferroviari. È evidente che in determinate situazioni le funzioni ora definite possono essere compenstrate (L'Annuario della Logistica, 2008 e 2009; Censis, 2009).

Negli anni anche l'organizzazione terrestre dei nodi ha innescato un processo di selezione individuando terminal con funzione di terminal *gateway* nella logica *hub and spoke*<sup>2</sup>.



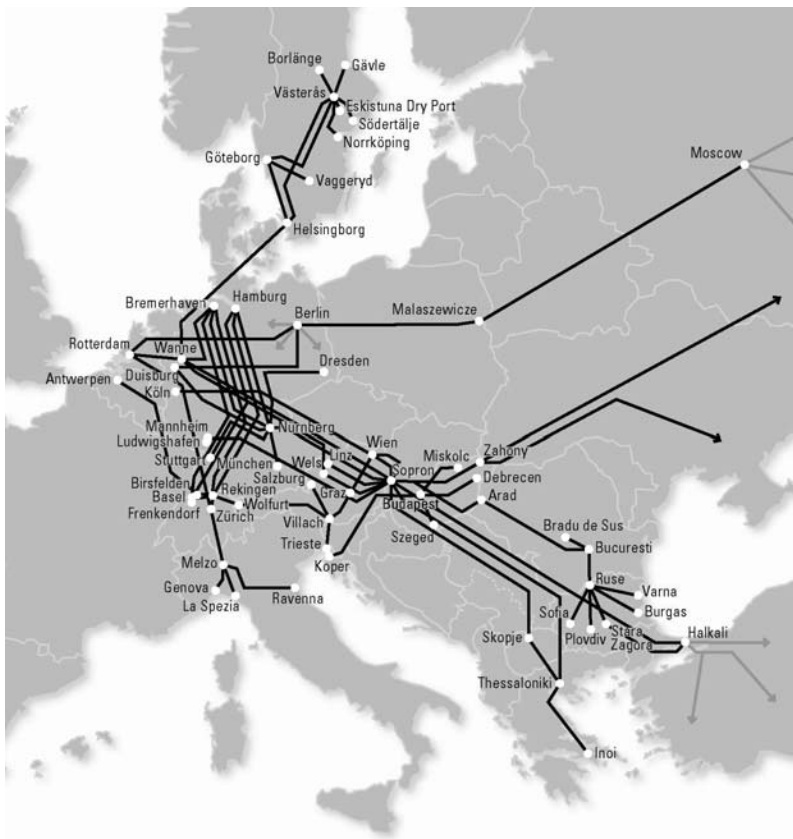


Fig. 2. Rete dei treni intermodali operati da Intercontainer.  
 Fonte: Intercontainer Annual Report 2008, p. 17 (www.icfonline.com).

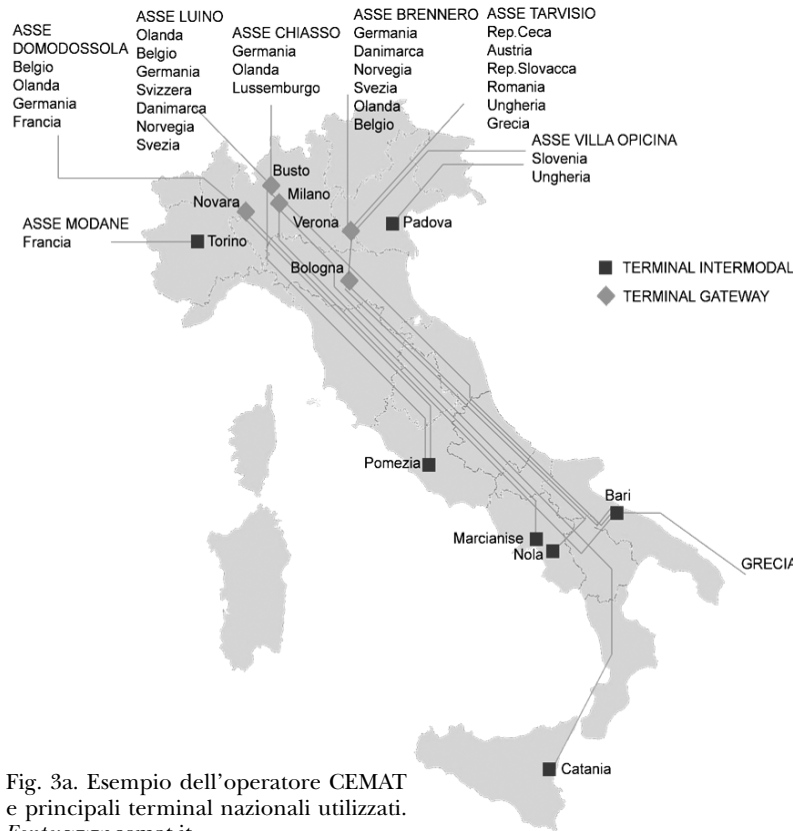


Fig. 3a. Esempio dell'operatore CEMAT e principali terminal nazionali utilizzati.  
 Fonte: www.cemat.it.



Fig. 3b. Esempio di collegamenti internazionali dell'operatore CEMAT.  
 Fonte: www.cemat.it.

In tempi recenti a livello regionale sono stati approvati piani riguardanti i trasporti e la logistica (PTR, 2005 per il Veneto<sup>3</sup>, PRL per il Piemonte<sup>4</sup> ...); in particolare si sono susseguiti studi, anche ponderosi, pubblicati – cartacei e/o in rete – di recente (per il Veneto e Lombardia: AA. VV., s.d.; IRER, 2009). Nell'ultimo decennio a livello Paese e in tutte le Regioni e in molte Province, a volte anche a livello comprensoriale, si è assistito ad un'intensa attività pianificatoria e in alcuni casi di successiva programmazione e realizzazione degli interventi sia fronte mare sia all'interno, coinvolgendo porti, interporti, *inland* terminal, autoporti, piattaforme logistiche, piattaforme logistiche comprensoriali.

Nel Veneto dalla fusione dei distretti della logistica di Verona, Padova e Venezia-Mestre-Treviso, realizzata nel 2006, è stato riconosciuto il Metadistretto della Logistica, con aderenti tutte le realtà nodali venete (porti, interporti, aeroporti) e imprese private per un totale di 263 soggetti<sup>5</sup>. L'Associazione Temporanea d'Impresa aderente al Metadistretto sotto l'egida di Sistemi Territoriali Spa ha subito intrapreso un'opera di approfondimento e studio dell'argomento producendo tre Quaderni ed uno di sintesi in cui, con il coinvolgimento dello IUAV di Venezia, dell'Università di Padova e di numerosi altri collaboratori, viene delineato il Progetto strategico per lo sviluppo della logistica del Veneto (Metadistretto, 2009), agganciato al PTRC, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Si rinvia ad esso per inquadramenti, scenari, cartografie e prospettive.

## 2. Il Veneto e il veronese

Nel Veneto il Quadrante Europa di Verona (Robiglio, 1996, 2002; Trame, 2005, Consorzio ZAI, a.v.), posizionato all'incrocio dei Corridoi 1 e 5, è specializzato nel "combinato terrestre" e svolge funzioni di interporto, terminal ferroviario, terminal intermodale con connessioni con tutta l'area tedesca fino ai porti del nord – Rostock, Amburgo e Brema e vi è un accordo con Zeebrugge in Belgio. In questo caso però la tipologia di intermodalità si presenta come una continuazione del combinato terrestre con traghettamento per raggiungere i porti scandinavi. Risulta evidente che il sistema logistico tedesco e i porti del *Northern Range* hanno un bacino di utenza che si estende fino alla Pianura Padana. A breve il QE amplierà le sue attività svolgendo funzioni di *inland* terminal rispetto al porto di Venezia per le rotte dall'India all'Egitto, per prosecuzione sul *network* Kombiverkehr verso

le aree centro europee a nord delle Alpi. Non dimentichiamo che nel rispetto delle tempistiche definite proseguono i lavori di ampliamento del Canale di Panama che potrà essere attraversato da navi *Post-Panamax* a partire dal 2014. Questo evento modificherà pesantemente le rotte dello *shipping* internazionale e i porti del nord Adriatico potranno assumere il nuovo ruolo a servizio delle rotte attraverso il Canale di Suez considerato che questi porti si posizionano come punti più a nord all'interno dell'Europa. Per l'Italia dal QE esiste una sola relazione marittima: Verona-La Spezia, del resto per motivi di riorganizzazione societaria interna migrata da Padova, che è invece specializzata sul trasporto intermodale marittimo verso i porti del Tirreno.

## Ringraziamenti

Ringrazio Luigi Zenato, per anni responsabile all'interno del terminal del Quadrante Europa, per i colloqui di approfondimento.

## Bibliografia

- AA.VV., *Forum sulla competitività. Infrastrutture e Logistica*, 3, Venezia, (s.d.), Regione del Veneto.
- Bologna S., *Le multinazionali del mare*, Milano, 2010, Egea.
- Censis, *Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali*, Milano, 2009, Franco Angeli.
- Consorzio ZAI (anni vari), *Magazine*, numeri vari.
- Cozzolino A., *Operatori logistici*, Milano, 2009, CEDAM.
- IRER, *Logistica e competitività: idee per una integrazione*, Milano, 2009.
- L'Annuario della Logistica*, Italia in movimento, Genova, 2008-2009.
- Notteboom T., *The changing face of the terminal operator business: lessons for the regulator*, ACCC Regulatory Conference 26-27 July 2007, Australia (<http://www.accc.gov.au>).
- Metadistretto Logistico Veneto, *Piano strategico per lo sviluppo della logistica nel Veneto*, 2007, ([http://www.ptrc.it/download/tavolo\\_coordinamento\\_PTCP/GAMBATO-TRAME.pdf](http://www.ptrc.it/download/tavolo_coordinamento_PTCP/GAMBATO-TRAME.pdf)).
- Metadistretto della Logistica, *Progetto strategico per lo sviluppo della logistica del Veneto*, Regione Veneto, 2009, Quaderno di sintesi.
- Regione Piemonte, *Piano Regionale della Logistica*, 2010.
- Robiglio C., «Combined transport in Italy: the case of the Quadrante Europa, Verona», in Hoyle B.S. (a cura di), *Cityports, Coastal Zones and Regional Change. International Perspectives on Planning and Management*, Chichester (UK), 1996, Wiley&Sons, pp. 249-270.
- Robiglio C., «Nodi interni e attività logistiche: alcune nuove tendenze nella Padania orientale», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, 2002, il Mulino, pp.161-184.
- Trame U. (cura di), *Verona. Il Masterplan del Quadrante Europa*, Bologna, 2005, Ed. Compositori.



## Note

<sup>1</sup> Per controllare il numero di imprese e le loro variazioni nel tempo ci si riferisce al Codice ISTAT delle attività economiche ATECO. Si vedano: 64.24 (anno 2002), che nell'anno 2007 diventa 49.41 *trasporto merci su strada* e 60.10, che diventa 49.20.0 *trasporto ferroviario di merci*; 63.11 (52.24) *movimentazione merci*, 63.12 (52.10) *magazzinaggio e custodia*, 63.40 (52.29) *attività di supporto connesse ai trasporti*, cioè spedizionieri, agenzie per operazioni doganali, intermediari, servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci, 64.12 (53.20) *corrieri ed express courier* anche internazionali e altri. Il codice tra parentesi si riferisce al 2007 ed è stato tratto dalla "Tabola di raccordo". Per una trattazione degli operatori della

logistica si veda Cozzolino, 2009 e la cospicua bibliografia.

<sup>2</sup> I treni possono soddisfare: traffico tradizionale con treni *point to point* (treno multi-cliente che collega o due smistamenti o direttamente due stazioni), treno completo (mono-cliente) e traffico intermodale: *shuttle* (treno che collega due *hub*) e *y-shuttle* (treno che in un terminal viene suddiviso e le parti prendono con altri shuttle diverse direzioni).

<sup>3</sup> <http://www.regione.veneto.it/Ambiente+e+Territorio/Mobilita/Piano+Regionale+Trasporti.htm>. Cfr. Cap. 8 e 10.

<sup>4</sup> <http://www.regione.piemonte.it/trasporti/interporti/pianoregionale.htm>.

<sup>5</sup> Metadistretto Logistico Veneto. Per la lista completa degli aderenti e la loro attività si rinvia a <http://www.teamvenezia.com/metalogistica/doc/aderenti.pdf>.