



BOLOGNA-DUISBURG: UN ASSE STRATEGICO FRA PORTO E INTERPORTO

Intervista con Pietro Spirito, presidente dell'Interporto di Bologna

L'Interporto di Bologna ha implementato un collegamento ferroviario con il porto di Duisburg, con tre partenze a settimana. Da questa connessione però la struttura bolognese si attende un vantaggio che va ben oltre il semplice trasporto delle merci. L'intento è infatti quello di capire e mettere in pratica anche in Italia le tante best practices dello scalo tedesco, protagonista di uno sviluppo logistico esemplare in Europa

Alla fine di agosto, una delegazione del porto di Duisburg, formata dall'Amministratore Delegato Erich Staake e da alcuni manager delle aziende che ruotano attorno al porto stesso, è stata in visita all'Interporto di Bologna. Dal sito bolognese infatti partono tre treni a settimana, multicliente, diretti al porto tedesco: e le due realtà hanno quindi deciso di mettere a fattor comune esperienze e capacità, in modo da sviluppare nuovo traffico a beneficio dei rispettivi territori. A tal fine è stato organizzato un incontro pubblico a Bologna, al quale hanno partecipato le principali autorità cittadine e i rappresentanti delle forze associative industriali, che peraltro sono fra i principali soci dell'Interporto stesso: erano infatti presenti Silvia Giannini, vicesindaco di Bologna, Raffaele Donini, Assessore ai trasporti, reti infrastrutture materiali e immateriali, programmazione territoriale e agenda digitale, Tiziana Ferrari, direttore generale di Unindustria Bologna (Confindustria) e Giuseppe Iannaccone, dirigente della Camera di Commercio di Bologna.

In sintesi: il tessuto industriale della regione può disporre di un corridoio efficiente, grazie ai servizi offerti da Bologna, come interporto, e da Duisburg, come porto. In più che cosa si può imparare da Duisburg? Innanzitutto, la capacità di progettare il proprio futuro con idee molto chiare, come spiegato efficacemente anche da Erich Staake nella sua presentazione: a fronte della diminuzione dei flussi tradizionali, principalmente acciaio e carbone – il primo perché si produce all'estero, il secondo perché non si estrae più in

patria – è stato deciso dall'autorità portuale, la cui proprietà è per due terzi a capo della Regione Nord-Reno Westfalia, per un terzo la Città di Duisburg, di puntare tutto sulla logistica a valore aggiunto e sulla gestione di tutte le tipologie di merci, con particolare riferimento ai trasporti via container. Dal 2001, anno di avvio di questa strategia, ad oggi, l'incremento di traffici è stato consistente e oggi Duisburg è il 41mo porto al mondo come capacità, e con 1,8 milioni di TEUs gestite dall'inizio di quest'anno, si prepara a superare per quest'anno il traguardo dei tre milioni di TEUs. In

pratica questo porto è in grado di offrire, attraverso una ramificata compagine aziendale, tutto ciò che a un'azienda logistica o un'industria risulti necessario per gestire i propri trasporti, la propria supply chain e soprattutto la relazione con il resto del mondo, grazie alle connessioni via mare e via terra. Fra i tanti servizi offerti, vi è anche una partenza diretta via treno verso la città cinese di ChongQing – da cui ovviamente si può procedere per altre destinazioni – che risulta molto interessante considerando non

solo che il treno è più veloce di per sé, ma evita i tempi di ingresso in terraferma dal mare, che possono essere anche molto lunghi se si tratta di poli industriali situati nell'entroterra.

«Duisburg insomma ci insegna qual è la strada da percorrere. E nel nostro piccolo, è ciò che abbiamo già cominciato a fare, definendo tre grandi ambiti di sviluppo per il futuro» aggiunge Pietro Spirito, presidente di Interporto di Bologna SpA, parlando ai presenti. «Innanzitutto, l'Interporto di Bologna si propone di intercettare il futuro con una chiara politica di sviluppo della struttura. Si può





IL SERVIZIO FERROVIARIO DUISBURG-CHONGQING.



dire infatti che questo interporto abbia attraversato tre grandi fasi evolutive. Una fase iniziale, nella quale l'unico obiettivo era allontanare i camion dalla città. La fase attuale, nella quale ha concentrato nella struttura una rosa completa di realtà logistiche a valore aggiunto. E quella prossima, nella quale non si tratta solo di acquisire e completare l'ultima area di espansione immobiliare, ma soprattutto di sviluppare servizi nella direzione del mercato: capire insomma ciò che il futuro vuole. Seconda grande linea di sviluppo, è ovviamente quell'intermodalità, in linea con le direttive dell'Unione Europea: ricordiamoci che invece l'Italia sta ancora sostenendo il trasporto stradale, cosa già l'Europa ci ha già contestato due volte. Infine, alla base di tutto questo vorremmo che ci fosse una cultura di coesione regionale, cosa che vogliamo promuovere e sviluppare al più possibile. Duisburg infatti ci insegna che solo una politica diffusa e condivisa sul territorio è ciò che consente di sviluppare una rete logistica come sistema». A margine dell'incontro il presidente di Interporto di Bologna ha commentato con noi questi temi, dandoci una visione su quali possano essere gli interessi per l'interporto di Bologna, grazie a questa relazione, e su come lo sviluppo determinati concetti possa andare a beneficio dell'intera interportualità italiana.

LM: Partiamo proprio da questo concetto di "sistema", che lei definisce centrale. Che cosa significa e come si traduce in pratica?

PS: Una visione di sistema è fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità logistica. Ed è un concetto che ha cominciato a penetrare anche a livello europeo. Se infatti prima ci si concentrava solo sui corridoi principali, ora si comincia a pensare alla rete nel suo insieme: anche ai corridoi secondari, che devono essere correttamente alimentati per poter a loro volta alimentare i primi, e ai nodi di interconnessione, fondamentali per garantire l'efficienza del tutto. È come la composizione di un puzzle: se vi sono pezzi che non si incastrano, l'insieme non riesce. Ad esempio: l'Interporto di Bologna ha in atto una relazione ferroviaria con Francoforte. Le

merci in arrivo da Francoforte, devono proseguire il viaggio per mare dal porto di Ravenna. Per questo, in questi giorni sto parlando con Grimaldi, perché dovremmo armonizzare gli orari di partenza delle navi con quelli di arrivo del treno. In sintesi: solo se si compone un sistema completo, un vero network di servizi, l'intermodalità raggiunge i suoi scopi. Perché solo in questo modo si può dare al servizio ferroviario la sua caratteristica fondamentale, ovvero la regolarità e la stabilizzazione nel tempo. Un treno a settimana non è un servizio. Tre treni a settimana, iniziano ad esserlo. Con cinque treni, si può cominciare a parlare di efficienza.

LM: A questo serve il lavoro di coinvolgimento del territorio e della regione?

PS: Sì, una logica di sistema si esprime pienamente se riesce a coinvolgere tutti i soggetti che operano a livello regionale. È quello che abbiamo visto fare a Duisburg, dove hanno implementato un solo sistema di governance portuale e regionale, che comprende in una rete diffusa tutte le autorità pubbliche e i soggetti privati. Dovremmo riuscire a trovare una maggior coesione, avviando nuove forme di collaborazione, in modo da ottimizzare le risorse e la governance per l'intera regione Emilia Romagna, piuttosto che qualsiasi aggregazione regionale o sovragionale. Rimanere separati, invece, significa solo avviare una battaglia inutile e dannosa sui prezzi. Tutte le vecchie logiche di "provincialismo" italiano hanno un effetto devastante sulla logistica: non è più tempo per una concorrenza interna fra i singoli porti e i singoli interporti. Noi dobbiamo fare sistema, o non abbiamo futuro; la logistica è sistema, oppure non è. La questione è tutta lì. E solo in questo modo si può sviluppare una reale competizione, come è giusto che sia. Ma la competizione deve svolgersi nel rispetto di regole



condivise fra giocatori e avversari, dentro al perimetro di gioco. Noi invece pretendiamo di giocare ugualmente, ma rimanendo negli spogliatoi, a litigare fra di noi.

LM: Che cosa manca, in Italia, per poter sviluppare appieno una logistica di questo tipo?

PS: Innanzitutto manca ancora una chiara politica di sostenibilità ambientale, che le nostre industrie in generale ancora non hanno acquisito, a differenza delle grandi multinazionali. Queste ultime oramai devono seguire delle linee ben precise di riduzione delle emissioni nocive, che rientrano negli obiettivi di performance aziendali: e i dirigenti sono premiati per i risultati raggiunti. Questi devono quindi verificare tutte le possibili soluzioni di trasporto, e a parità di condizioni, devono scegliere quella meno inquinante. Le realtà italiane più tradizionali o più piccole, non hanno questi obiettivi, e senza questa spinta, non affrontano lo sforzo connesso ad uno split modale. Per tante realtà italiane il trasporto intermodale è ancora nulla più che un segmento "tattico", non un pilastro su cui costruire una nuova strategia di logistica. Qualcosa a cui si ricorre se ci sono i contributi, ma passati quelli, si ritorna come prima.

LM: La parte normativa ha ultimamente visto un importante passo avanti, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. E la legge sugli interporti?

PS: Ho letto il documento firmato dal Ministro Delrio e ne sono rimasto molto soddisfatto. Ovviamente, bisognerebbe aggiungere a questa visione lucida sulla situazione portuale, una visione altrettanto lucida sugli inland terminal. Peccato invece che la nuova legge sugli interporti sia arenata al Senato da fine 2013. Purtroppo, nel nostro paese la pianificazione è fatta a canne d'organo: manca un piano generale dei trasporti dal 1985. Duisburg, invece, è dal 2001 che persegue un obiettivo stabilito e condiviso. Ecco perché è ormai imperativo riprendere una legge sugli interporti che risale ormai al 1990, e che peraltro è stata disattesa da tutti i punti di vista. Da un lato, infatti, si stabiliva che vi fossero solo nove interporti di primo livello, e invece il numero degli interporti è proliferato senza controllo. Dall'altro, si stanziavano una serie di incentivi all'intermodalità, e di questi non ne è stato erogato nessuno. A parte l'episodio del Ferrobonus, ormai isolato, e che in quanto tale è stato forse più un male che un bene. Perché reimpostare la rete della propria supply chain è una scelta complessa, e quindi va per forza fatta in una logica di lungo periodo, e non in modo provvisorio. In Italia non si riesce ad avviare una chiara politica a favore dell'intermodalità, mentre si continua a seguire politica esclusiva a favore del trasporto stradale.

LM: Ma come si fa a cambiare direzione, considerando che un

intero sistema industriale dipende da questo tipo di trasporti?

PS: Ragionando su soluzioni in grado di modificare gradualmente la situazione. Non si tratta certo di trasferire gli incentivi della strada al treno, bensì di capire meglio verso che cosa indirizzarli. Ad esempio, una piccola percentuale dei fondi destinati al trasporto veicolare si potrebbe conferire ai trasportatori solo per progetti di adeguamento dei veicoli in senso intermodale, per poi aumentarla gradualmente. In questo modo, le aziende di trasporto inizierebbero ad evolvere su servizi più innovativi. Non parlo di azioni drastiche, certo, ma vorrei tuttavia che si ricordasse una cosa, di cui si parla ahimè troppo poco. L'Unione Europea ha già sanzionato l'Italia due volte per le azioni di supporto al trasporto stradale. Ora, alla terza sentenza di condanna della Corte di Giustizia, scatta un regolamento esecutivo automatico, che prevede la restituzione degli aiuti pubblici ricevuti. Ricordate la vicenda delle "quote latte"? Ci chiesero la restituzione degli aiuti pubblici, ma i produttori non vollero sostenere questa spesa: la pagarono i contribuenti. Il problema è che, quando ci chiederanno la restituzione degli aiuti pubblici ricevuti per il trasporto stradale, la cifra sarà molto, molto più elevata. E secondo voi, che cosa faranno le aziende di trasporto italiane quando si troveranno in quella situazione?

LM: Torniamo all'interno dell'Interporto: quali sono le iniziative che avete in programma per il prossimo futuro?

PS: Lo scorso anno abbiamo portato a termine uno dei nostri impegni principali, la realizzazione del "Secondo Piano Particolareggiato", in pratica uno sviluppo immobiliare supportato in pieno dalle richieste dei nostri clienti, alcuni dei quali in grande crescita: cosa particolarmente lodevole in anni di crisi. Ora stiamo per affrontare la terza fase di sviluppo, che prevede certo una parte di ampliamento immobiliare, ma ricordando sempre che per noi l'attività immobiliare è strumentale alla logistica e ai servizi a valore aggiunto che l'interporto continua ad implementare e ad arricchire. Per esempio, sul lato ferroviario abbiamo acquisito non solo le attività di manovra e shunting, ma stiamo anche per implementare il servizio di assistenza tecnica sui carri e sui locomotori. In calendario poi abbiamo due eventi di rilievo, legati entrambi al mondo alimentare. Il primo è la "settimana degli interporti" che si svolge ad Expo, in collaborazione con UIR, e il secondo è un convegno organizzato a Bologna in collaborazione con CAAB, entrambi dedicati all'intermodalità per la logistica dei prodotti alimentari. Gran parte dei prodotti gestiti all'interno dell'interporto sono infatti alimentari, in particolare nel settore conserviero, che da lungo tempo prendono il treno per raggiungere tutte le località del mondo. Vogliamo fare in modo che, anche in futuro, questo legame risulti sempre più forte e ricco di opportunità per tutte le aziende della nostra regione.