

Filiere Territoriali Logistiche e retroporti, strumenti di attrazione

Ennio Forte (Università Telematica Pegaso)

Delio Miotti (Dirigente SVIMEZ)

Abstract

La recessione che ha prodotto gli effetti devastanti di una guerra durata Sette Anni (2008-2015) ci consegna una realtà economica mondiale profondamente cambiata. Mutano gli scenari, si delinea una nuova geografia delle relazioni economiche e la linfa vitale dei processi produttivi alimentata dalla logistica economica si incanala in nuovi percorsi che spingono ad un ridisegno degli assetti infrastrutturali dell'Ue e dell'Italia.

L'Italia si sta avviando su di un sentiero di crescita economica anche se si tratta di primi sussulti di una ripresa che per consolidarsi e riavviare l'intero sistema, ma soprattutto la parte meridionale di esso, su di un duraturo percorso di sviluppo e di convergenza territoriale ha urgente bisogno accrescere la propria capacità produttiva e migliorare sensibilmente la competitività e la produttività del sistema.

In un tale contesto, il rilancio economico del Mezzogiorno non può non passare attraverso un'interpretazione più dinamica delle condizioni di posizionamento strategico all'interno di network di eccellenza per l'interscambio commerciale a livello mondiale. La maggiore apertura dei mercati per le produzioni meridionali e la possibilità del territorio di offrire servizi logistici ad elevato valore aggiunto per i mercati di produzione e consumo dell'area mediterranea, rappresentano una concreta realtà da sfruttare per catturare e trattenere valore all'interno del sistema economico regionale per un virtuoso processo di sviluppo endogeno.

Attrarre capitali produttivi esteri, stimolare e facilitare i processi di rientro delle attività italiane delocalizzate all'estero sono un modo per facilitare la ripresa dello sviluppo. Come fare, dove farlo? Le Filiere Territoriali Logistiche (FLT) proposte da Svimez rappresentano uno strumento di sviluppo dell'economia e della società di un'area vasta. La FLT concentra possibilmente a valle le comuni attività logistiche mentre rigorosamente mantiene a monte i processi industriali. A valle dette attività si concentrano in ambiti portuali, o meglio retro portuali, qualora esistenti, quali distripark, poli logistici, terminal dedicati, in condizioni di fiscalità di vantaggio derivate, ad esempio, dalla creazione di una ZES (Zona Economica Speciale) nel significato derivante dall'esperienza dei molti casi di successo (alcune migliaia a livello globale ma spiccano Polonia, Marocco, Cina, Olanda, ecc.).

Nell'ambito delle Aree Vaste trasformate in FTL la SVIMEZ ha da tempo proposto un'attenzione strategica al legame fra infrastrutture e servizi a supporto dei policentrici e dispersi geograficamente centri di localizzazione mondiale dei fattori produttivi per creare aree produttive interstiziali tra bacini di produzione e di consumo di notevole consistenza e dimensione che possano assicurare flussi tali da generare economie di scala efficienti. Al riguardo un ruolo centrale può essere svolto dalle Zone Economiche Speciali (ZES).

E' palese il beneficio economico ai fini della maggiore competitività dei prodotti nei flussi export. Inoltre, già alcune delle più diffuse attività logistiche sono svolte in outsourcing ma nella FTL (pensiamo al settore dei vini) deve prevalere la comune fiducia tra i produttori aderenti e quelli della filiera traslog. L'associazionismo collaborativo già si rileva per diverse attività ma nel Mezzogiorno ataviche diffidenze e rivalità tra produttori dovranno essere scongiurate tramite l'attrazione della riduzione di costi reali e l'insieme degli incentivi derivanti dalle agevolazioni fiscali. A livello più

generale e nazionale, un valido esempio viene dalla recente esperienza di ALIS proposta da Grimaldi Group (Associazione Logistica per l'Intermodalità Sostenibile) dove più operatori associati beneficiano al meglio delle opportunità offerte.

Lo svolgimento delle attività nel Mediterraneo in un futuro ormai prossimo saranno condizionate in modo crescente dalle iniziative avviate dalla Cina e tese ad affermare il peso della sua economia nel più grande e ricco mercato mondiale quale è l'Europa. La via della Seta tracciata dai cinesi rischia di marginalizzare il ruolo della portualità e dell'economia del Sud. Una strategia possibile per contrastare questa pericolosa deriva è rappresentata dalla creazione di corridoi trasversali al bacini mediterraneo che farebbero perno sul sistema portuale del Mezzogiorno. Filo conduttore di questa strategia sarà il concetto di "trasversalità"¹. In particolare, si farà riferimento ad una serie di corridoi multimodali / co-modalità articolati su itinerari trasversali ed itinerari longitudinali che attraversano l'Italia e la collegano all'Europa e all'Africa e che trovano nell'economia del mare la generale cornice di riferimento.

I corridoi, qui di seguito elencati, avranno una dimensione nazionale ed una internazionale: fungeranno da anello di congiunzione tra territori e, soprattutto, tra sistemi di Short Sea Shipping (Mar Mediterraneo, Mar Rosso, Mar Baltico, Mar Nero, Mar del Nord). In tale contesto, è evidente come i porti commerciali assumano un ruolo strategico.

I quattro corridoi trasversali:

- I corridoio Centro-Nord (Barcellona, Marsiglia, Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna, Venezia, Trieste)
- II corridoio Centro (Barcellona, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Pescara-Vasto-Termini, Ancona, Spalato)
- III corridoio Sud (Lisbona, Valencia, Cagliari, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Gioia Tauro, Corigliano, Patras, Durazzo, Burgas, Varna, Costanza, Odessa, Igoumenizta, Salonicco, Istanbul)
- IV corridoio Sicilia-Nord Africa (Tangeri, Tunisi, Catania, Messina, Augusta, Palermo, Port Said, Alessandria)

I due corridoi longitudinali:

- I corridoio Tirrenico (Genova, La Spezia, Livorno, Porto Torres, Olbia, Civitavecchia, Formia-Gaeta, Cagliari, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Corigliano, Catania, Messina, Augusta, Palermo)
- II corridoio Adriatico (Trieste, Venezia, Ravenna, Pescara, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto)

I corridoi longitudinali rappresenteranno le proiezioni verso i porti del NorthernRange (Amburgo, Anversa, Rotterdam, Brema, Zeebrugge, Le Havre, Amsterdam) e del Nord Africa (Tangeri, Tunisi, Port Said)

¹ Applicando il concetto di longitudinalità sarebbe opportuno affidare alla navigazione, ossia alle vie non tracciate, il trasporto merci per la media e lunga percorrenza mentre rimarrebbe ai trasporti terrestri il compito di fare da collegamento tra i terminali marittimi ed aerei e le zone interne del Paese, seguendo una logica di collegamento trasversale.