Logistica, trasporti e crescita economica

Messina, 24 settembre 2019

Ing. Giovanni Saccà

Possibile piano strategico italiano nel campo del trasporto dei containers

Introduzione

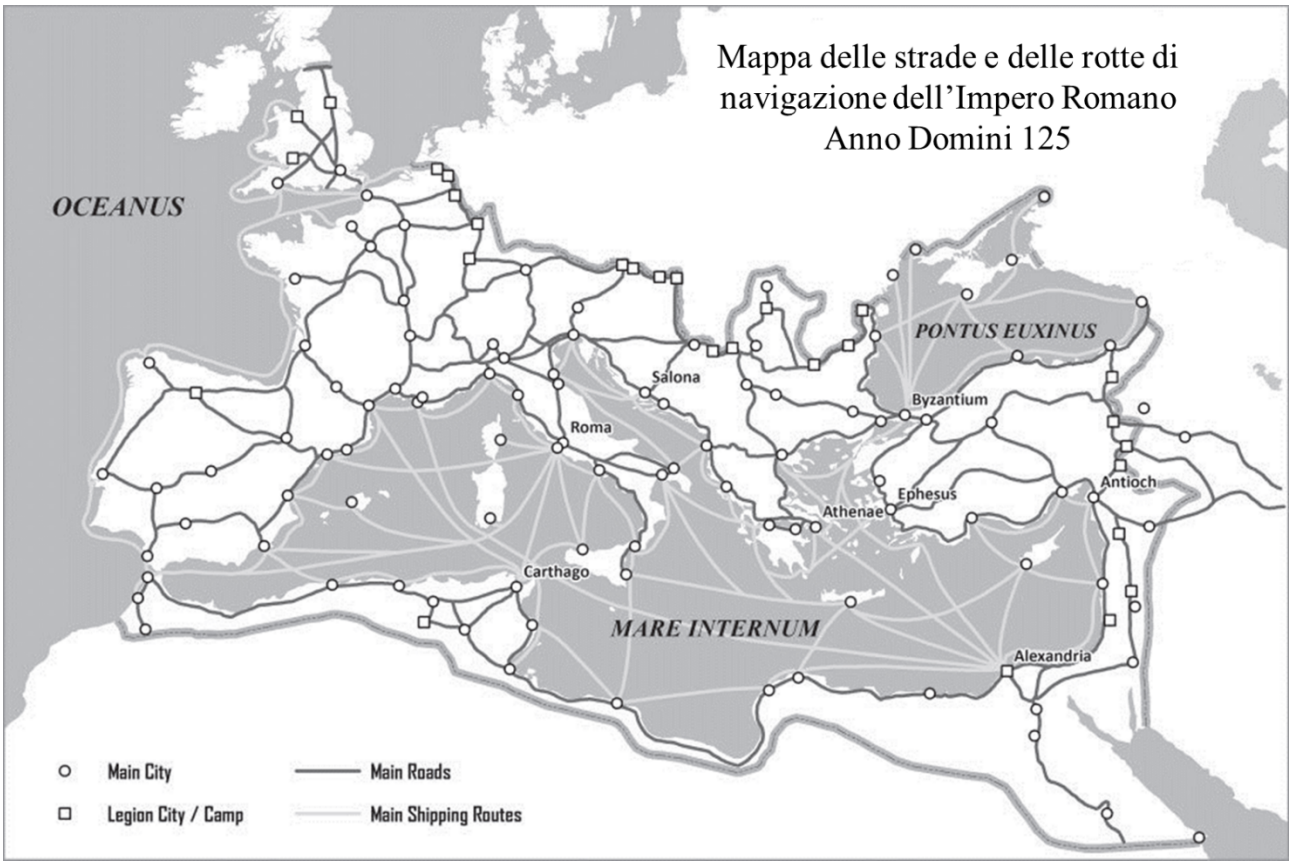
I sistemi di trasporto sono strettamente correlati ai cambiamenti socioeconomici, laddove esistono idonee infrastrutture di trasporto è molto probabile che sorgano opportunità economiche in grado di rispondere alle esigenze di mobilità delle persone e delle merci.

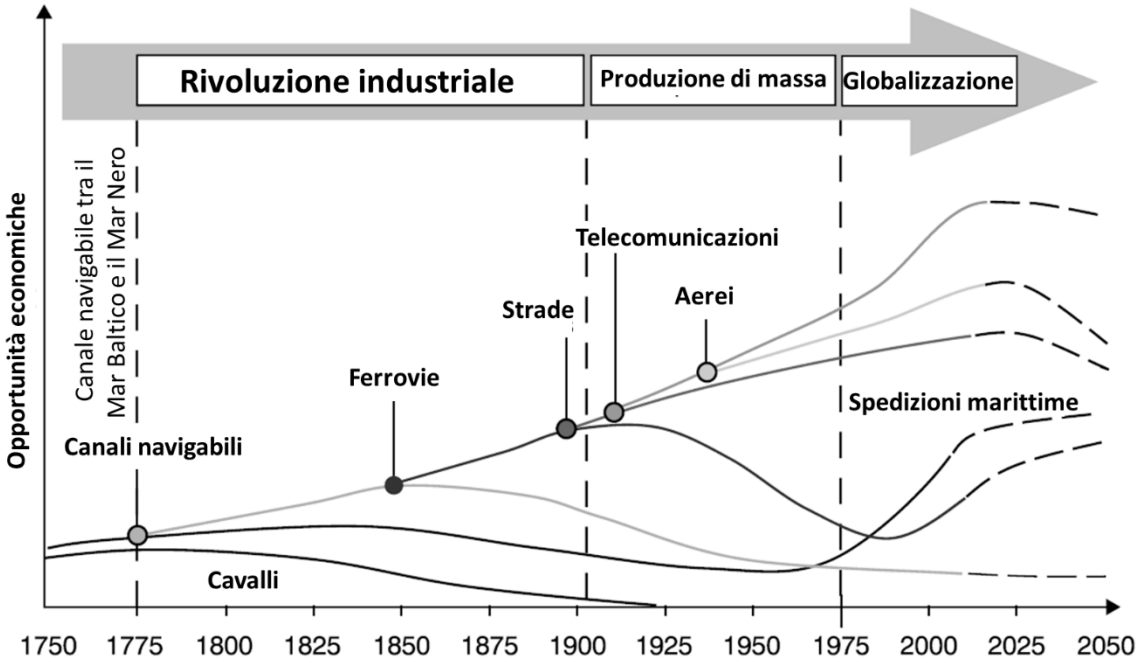
Il settore dei trasporti è una componente importante dell'economia, che influisce sullo sviluppo e sul benessere delle popolazioni. Quando i sistemi di trasporto sono efficienti, offrono opportunità e vantaggi economici e sociali che si traducono in effetti moltiplicatori positivi, come una migliore accessibilità ai mercati, all'occupazione e agli investimenti aggiuntivi. Quando i sistemi di trasporto sono carenti in termini di capacità o affidabilità, possono avere un costo economico come opportunità ridotte o mancate. Il trasporto efficiente riduce i costi, mentre il trasporto inefficiente aumenta i costi.

Da non dimenticare però che, anche se i trasporti hanno impatti positivi sui sistemi socioeconomici, ci sono conseguenze negative come congestione, incidenti e inquinamento.

I trasporti sono stati fondamentali fin dai tempi dell'Impero Romano. Gli scambi commerciali e culturali furono determinanti per lo sviluppo e il fiorire delle antiche civiltà dell'Egitto, della Cina, dell'India e di Roma, ma furono di grande importanza anche nel gettare le basi del mondo medievale e moderno.

Dalla rivoluzione industriale del diciannovesimo secolo ai processi di globalizzazione e integrazione economica tra la fine del XX e l'inizio del XXI secolo, le regioni del mondo sono state influenzate in modo diverso dallo sviluppo economico.





Crescita economica determinata dalle nuove opportunità di sviluppo dovute all'evoluzione dei mezzi di trasporto

Source: Adapted from HOP Associates (2005) "Time, mobility and economic growth".

Espansione dei sistemi di trasporto internazionali e continentali

Le principali conseguenze della migrazione internazionale avvenuta a partire dal XVIII secolo furono collegate con l'espansione dei sistemi di trasporto internazionali e continentali che modellarono radicalmente le economie emergenti come nel Nord America e in Australia. I trasporti hanno svolto un ruolo catalizzatore in queste migrazioni, trasformando la geografia economica e sociale di molte nazioni. Durante l'era coloniale i sistemi di trasporto hanno supportato l'estrazione di merci nei paesi in via di sviluppo e le hanno inoltrate alle nazioni industrializzate dell'epoca.

Più recentemente, lo sviluppo dei porti, in particolare i porti container, è stato strumento di integrazione nell'economia globale, come dimostra il caso della Cina.

Nel ventesimo secolo, la globalizzazione ha beneficiato della sinergia congiunta di trasporto marittimo, strade, ferrovie, aria e telecomunicazioni, che hanno supportato tutti i sistemi di trasporto integrati e la gestione della catena di approvvigionamento. Più recentemente, sono emerse nuove opportunità con la convergenza delle tecnologie di telecomunicazione e informazione, a supporto di un livello più elevato di gestione della produzione, del consumo e della distribuzione, nonché di una mobilità più efficiente dei passeggeri.

In diverse regioni del mondo, i mercati dei trasporti e le relative reti di infrastrutture di trasporto sono visti come fattori chiave nella promozione di uno sviluppo più equilibrato e sostenibile della regione o persino dell'intero continente.

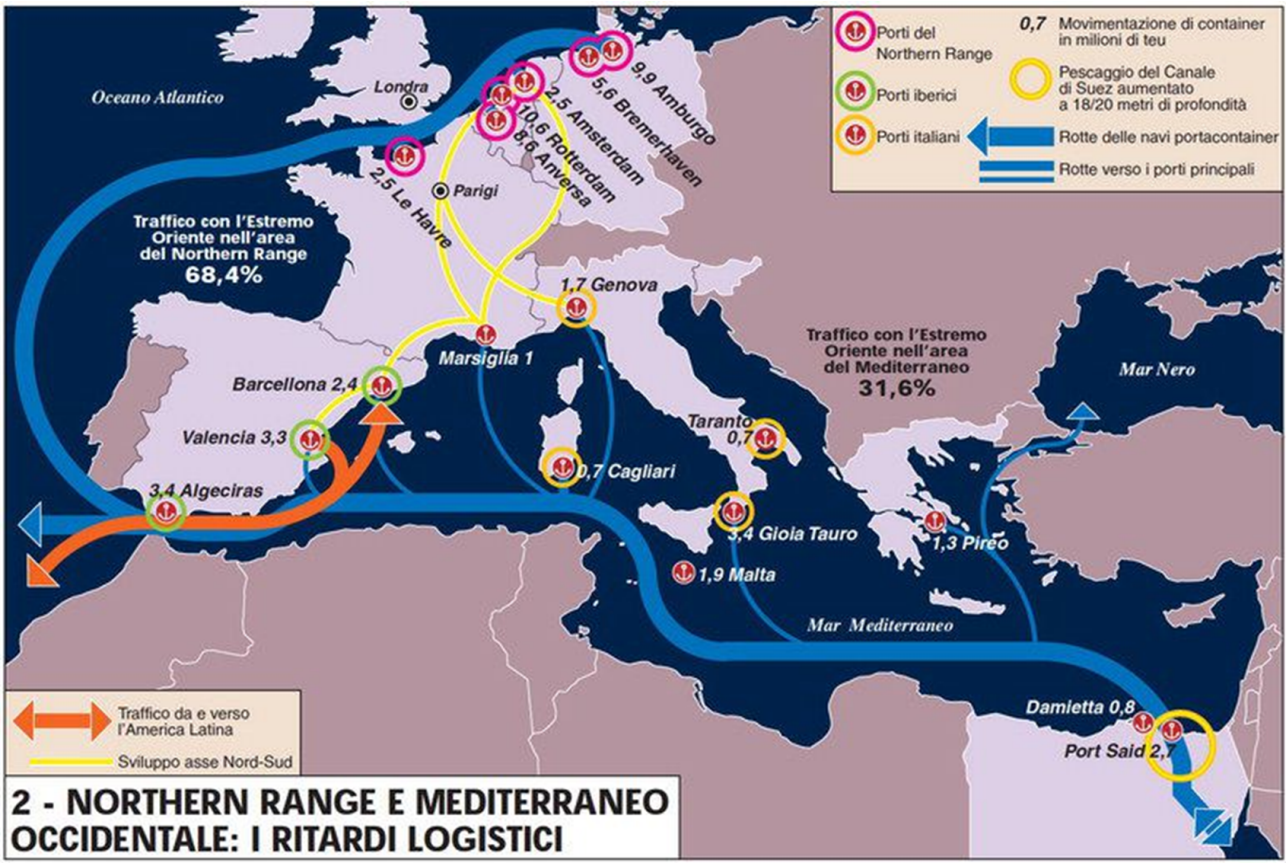
Mentre gli investimenti infrastrutturali iniziali tendono ad avere un rendimento elevato poiché offrono una gamma completamente nuova di opzioni di mobilità, più il sistema è sviluppato, più è probabile che un investimento aggiuntivo comporti rendimenti inferiori.

I trasporti in Europa sono caratterizzati dalla pressoché totale dipendenza dal petrolio (96%), da importanti gap infrastrutturali, da problemi di congestionamento e di frazionamento delle reti.

Il Libro Bianco dei trasporti adottato dalla Commissione Europea nel 2011 traccia il percorso per la realizzazione di uno spazio comune europeo competitivo e sostenibile tramite il perseguimento di una serie di obiettivi, alcuni da raggiungere entro il 2030 (il 30% dei trasporti merci oltre i 300km effettuato con treno o lungo vie navigabili, la triplicazione dell'attuale rete ferroviaria AV europea e la diminuzione del 50% di autovetture alimentate con carburanti tradizionali nei trasporti urbani) ed altri entro il 2050 (il 50% dei trasporti merci oltre i 300 km effettuato con treno o lungo vie navigabili, il completamento della rete ferroviaria AV europea, la prevalenza del trasporto passeggeri ferroviario sulla media percorrenza ed il collegamento di tutti i principali aeroporti europei alla rete ferroviaria).

Oltre il Transhipment

Il Mediterraneo ha un ruolo sempre più importante nei traffici marittimi mondiali anche a seguito dell’allargamento del canale di Suez. Il traffico container nel Mediterraneo è cresciuto in modo imponente negli ultimi 20 anni, aumenta il ruolo dei porti del Mediterraneo rispetto al Nord Europa nel mercato containerizzato.



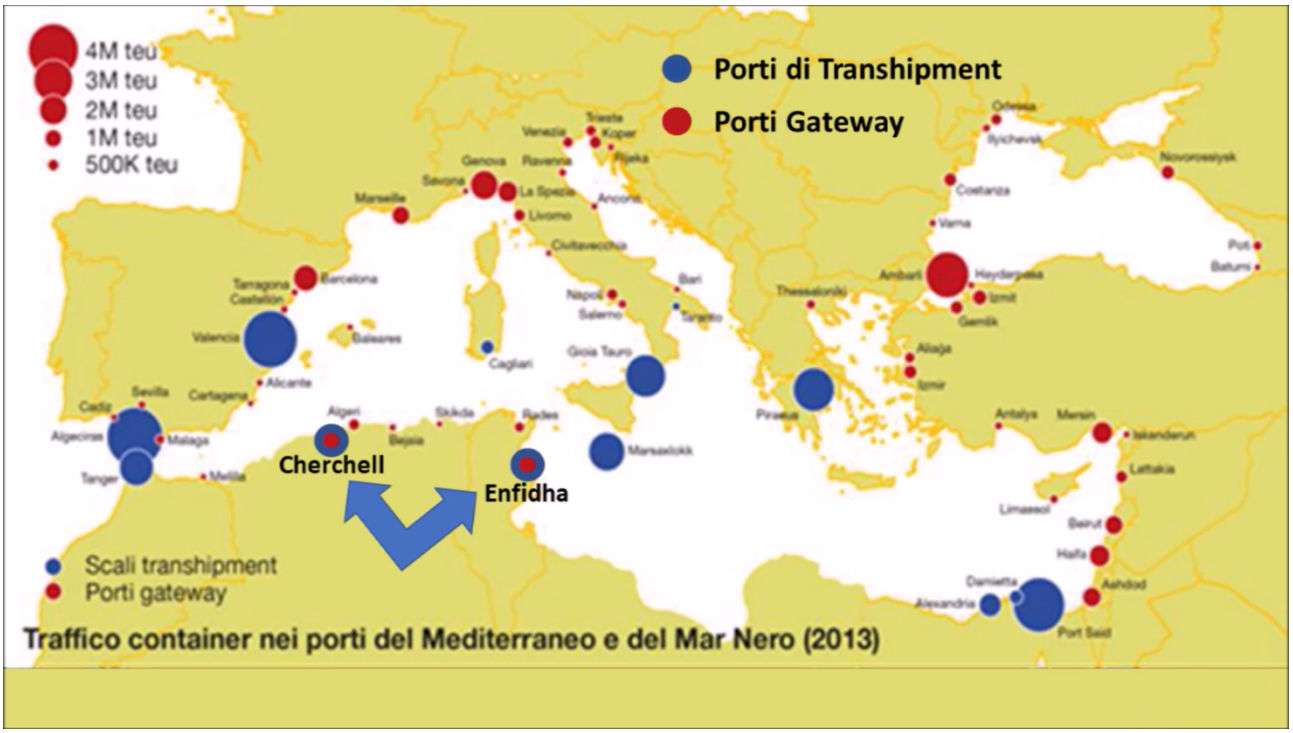
Nell'ambito dell'iniziativa "Belt & Road Initiative" (BRI) proseguono gli investimenti della Cina in porti e terminal del Mediterraneo.

L'era del gigantismo navale proseguirà anche in futuro, 118 nuove mega-navi saranno immesse sul mercato entro il 2019 (classe 10-23mila TEU), di cui 47 saranno navi da 18-23mila TEU. Quindi al 2020 le navi giganti, in circolazione, saranno 582.

L'attività di transhipment puro ha registrato negli ultimi anni un calo del traffico gestito dai porti italiani (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto) determinato dalla forte competizione tra i porti localizzati in altri Paesi mediterranei: Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa (in particolare Port Said e Tangeri). La situazione potrebbe ulteriormente peggiorare a seguito del potenziamento del porto marocchino di Tangeri, della realizzazione del nuovo porto algerino di El Hamdania (Cherchell, 70 km a ovest di Algeri) e del nuovo porto tunisino di Enfidha.

I porti mediterranei, in assenza del completamento dei corridoi Core merci, non sono in grado di competere con i porti del mare del Nord

La realizzazione dei corridoi ferroviari consentirà di aumentare il raggio di azione dei porti aumentando le funzionalità Gateway e quindi gli introiti (IVA pari a circa il 20% del valore delle merci sbarcate e inoltrate via terra sia in ambito nazionale che internazionale europeo). È quindi importante gestire grandi volumi in modo da avere la possibilità di massimizzare gli introiti.



Il possibile piano strategico italiano nel campo del trasporto dei containers: terminal plurimodale d'altura in alto Adriatico (VGATE→EUPAT), Porto secco/hub containers da realizzarsi nel Polesine e potenziamento dei corridoi europei merci in Italia

Fermo restando i piani già approvati relativi al potenziamento dei porti liguri e dell'Alto Adriatico, che però non saranno mai in grado di competere alla pari con i porti del Mare del Nord, c'è la necessità o meglio l'aspirazione di realizzare in Italia uno o più porti containers in grado di utilizzare efficacemente la rete TEN-T in corso di realizzazione, in modo tale da ribaltare decisamente alcune analisi costi/benefici e rilanciare gli investimenti e l'economia di tutta l'Italia. L'obiettivo potrebbe essere tale da consentire all'Italia di diventare la piattaforma logistica del sud Europa e del Centro del Mediterraneo. Tale opportunità è strettamente legata alla possibilità di realizzare un grande porto internazionale offshore, specializzato nel traffico dei containers, al largo del Polesine dove la profondità del mare raggiunge i 20 m ad una distanza di circa 4 km dalla riva.

Il Polesine oggi s'identifica con la provincia di Rovigo; dal punto di vista della geografia fisica viene definito come il territorio situato tra il basso corso dei fiumi Adige e Po fino al Mare Adriatico il cui confine occidentale lo separa dalle Grandi Valli Veronesi.

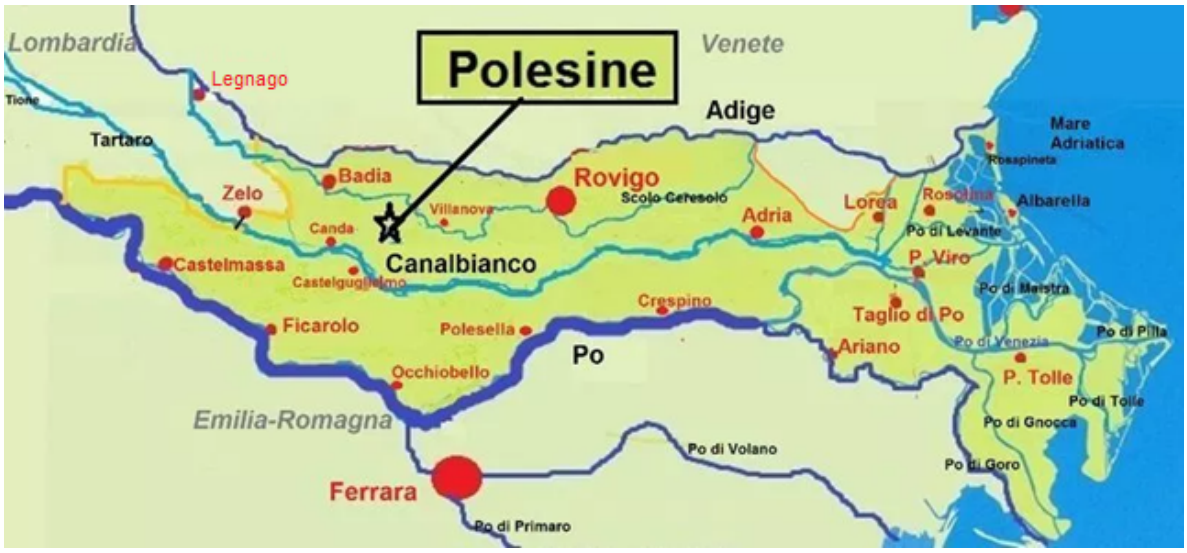


Fig. 1 – Il Polesine

La realizzazione del *Terminale Plurimodale d'Altura-Chioggia VGATE* di Chioggia (VE), il cui progetto è stato predisposto da Studio P4 su incarico della Società VGATE S.r.l. di Mestre (VE), potrebbe cambiare completamente il nodo ferroviario polesano proiettandolo tra i più importanti nodi ferroviari europei, se venisse opportunamente rivisitato (Fig. 2).

Il nuovo porto d'altura, collegato alla terraferma tramite un viadotto stradale e ferroviario, svolgerà servizi di trashipment per i porti dell'Alto Adriatico e Gateway nei confronti degli interporti del Nord-Est (Fig.3).

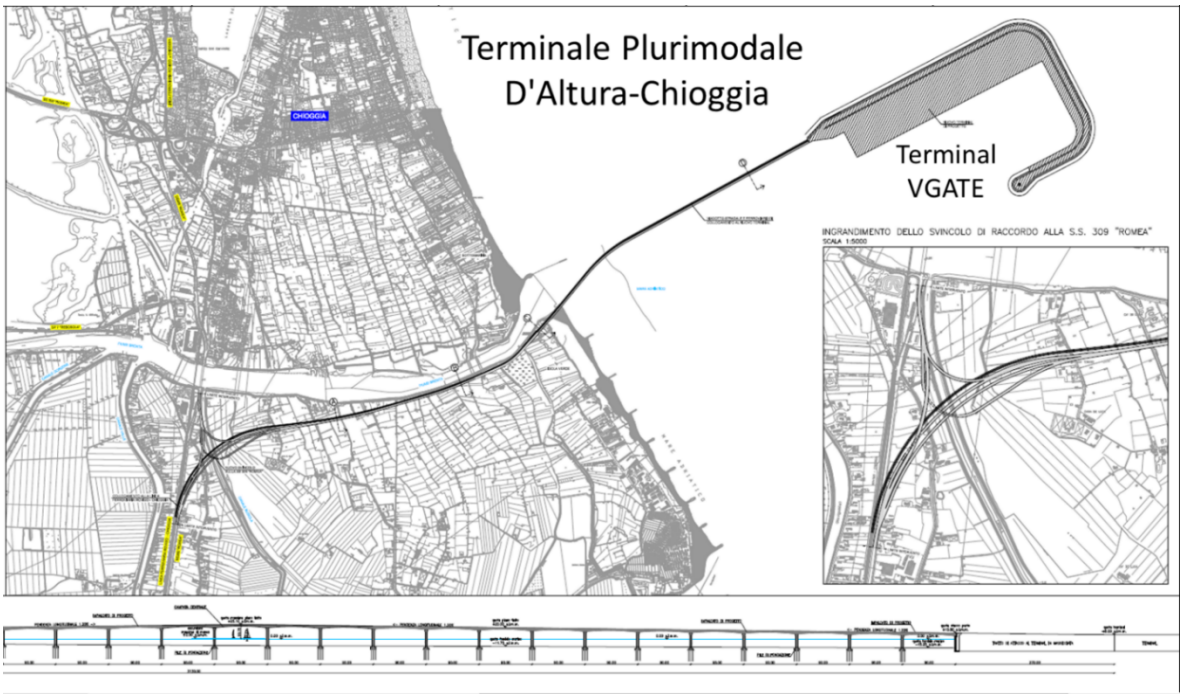


Fig. 2 - Localizzazione del Terminal Plurimodale D'Altura-Chioggia (Venezia) specializzato nella gestione dei containers[1] e dimensionato per ricevere contemporaneamente 2 navi oceaniche portacontainers da 18.000-22.000 TEU/cad

[1] https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6933/9752?pagina=2

Fig. 3 – Mappa dei servizi di transhipment (linee blu) e dei servizi Gateway (linee rosse)

Se il progetto VGATE venisse rivisto tenendo conto delle esigenze nazionali potrebbe svolgere un ruolo importantissimo sia a livello nazionale che europeo.

Se infatti prendessimo in considerazione la possibilità di poter aumentare la capacità del Terminal VGATE in modo da poter gestire contemporaneamente almeno 4 navi oceaniche portacontainers da 18.000-22.000 TEU/cad e se realizzassimo un "Porto secco" nella provincia di Rovigo con caratteristiche analoghe a quelle previste dal progetto "Il B.R.U.C.O.[2]" in provincia di Alessandria (Fig.4), collegandolo opportunamente ai corridoi TEN-T che attraversano il nord Italia si avrebbe la possibilità di gestire circa 10 milioni di TEU/anno. Ciò darebbe la possibilità all'Italia di realizzare un porto nel Mediterraneo specializzato nella gestione dei containers in grado di competere con i porti del Mare del Nord, che notoriamente hanno il monopolio dei traffici tra l'Europa e l'Estremo Oriente.

Il progetto "Il B.R.U.C.O." pensato per il porto di Genova necessita per la sua realizzazione la costruzione di un quarto valico ovvero di una galleria con sagoma maggiore di quella standard europea in grado di fare circolare treni merci con containers posti su doppio piano.

Il Terminal VGATE per collegarsi a terra non deve superare alcun ostacolo naturale ovvero non richiede la realizzazione di gallerie o opere complesse e costose.

Il problema attuale dei porti italiani dipende dalla loro limitata capacità di carico e scarico, che è funzione diretta della capacità delle vie trasporto terrestri (autostrade, ferrovie e idrovie) ovvero dipende dalla realizzazione dei corridoi TEN-T e quindi anche dall'adeguamento dei valichi alpini e appenninici.

Attualmente i porti del Mediterraneo, e tra questi quelli quello di Genova, hanno una capacità di carico/scarico pari a circa 2.000 TEU/giorno, per cui per scaricare una grande nave oceanica portacontainers sono necessari circa 20 giorni, il che è il motivo principale che impedisce ai porti italiani di poter competere con i porti del Mare del Nord.

La capacità di deflusso in grado di gestire ad un porto da 10 milioni TEU/anno equivale a 40.000 TEU/giorno cioè in alternativa a 800 treni/giorno o 30.000 trailer/giorno o un loro mix.

[2] http://www.easternational.it/backend/processed/20180614040908-ZPTHLPBruno%20Musso%20-%20IL%20BRUCO%20Genova%2016.5.18.pdf

Attualmente la potenzialità di deflusso dell'intero Porto di Genova è pari a 30 treni/gg e 5.000 trailer/gg; con il terzo valico questo valore potrà al massimo raddoppiarsi.

Con tali restrizioni il porto di Genova nel 2017 ha potuto movimentare 1,6 milioni di TEU/anno e una volta terminati i lavori del terzo valico potranno arrivare a poco più che raddoppiarsi.

La soluzione proposta dal progetto "il B.R.U.C.O." prevede la realizzazione del quarto valico ovvero di un tunnel ferroviario lungo 38 km dedicato al traffico merci automatizzato tra il porto di Genova e il progettato porto secco di Novi Ligure-Basaluzzo, da cui farebbero capo i trasporti terrestri ovvero il carico e scarico dei trailer e dei treni (Fig. 4).

Fig. 4 – Schema tratto dal B.R.U.C.O. - Progetto elaborato dal Siti (Compagnia di S. Paolo - Politecnico di Torino) con un gruppo di operatori genovesi[3].

La realizzazione del progetto "Il B.R.U.C.O." nel Nord-Est è molto più semplice e meno costosa rispetto alla soluzione individuata nel Nord-Ovest. Nel caso del Nord-Est il Porto sarebbe costituito dal Terminal VGATE opportunamente ampliato con almeno 4 accosti per navi oceaniche da 18.000-24.000 TEU/cad, il porto secco verrebbe realizzato in provincia di Rovigo in modo da poter essere facilmente collegato all'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante e a tutti i 4 corridoi TEN-T che attraversano l'Italia e non solo al corridoio Reno-Alpi e al Mediterraneo, come nel caso del nord-ovest. Tutto ciò comporterà la revisione dei corridoi TEN-T dando seguito al progetto "Valichi e Gronde" opportunamente aggiornato (Fig. 5).

[3] Libro "Il bruco. Bi-level rail underpass for container operations" a cura di Bruno Musso e Riccardo Roscelli – Ed. Celid https://1drv.ms/v/s!AoIKxyK_sCbqqdMX-AKT_n_EWxCsuw

Fig. 5 -Progetto gronde e valichi modificato, che potrebbe essere inserito nella prossima revisione dei corridoi TEN-T insieme all'adeguamento a modulo 1500 m della linea adriatica e ionica

Ovviamente dovrà essere realizzata anche la linea ferroviaria di collegamento tra il Terminal VGATE e il "Porto secco" su cui potranno circolare solo treni automatizzati, così come previsto dal progetto "IL B.R.U.C.O.". Potremmo chiamare questa nuova linea "La Betuweroute italiana" per similitudine con la linea ferroviaria che collega il Porto di Rotterdam all' hub intermodale di Duisburg.

Il nuovo porto secco di Rovigo sarà il luogo dove verranno caricati/scaricati trailer, treni e chiatte (idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante).

Dato che, a partire dal 2021 la capacità dell'Asse del Gottardo sarà pari a 260 treni merci/giorno più 68 treni passeggeri/giorno pari a 50 TEU/treno * 260 treni/giorno = 13.000 TEU/giorno contro i 5.750 TEU/programmati al giorno nel 2017.

Quando saranno adeguati tutti i valichi alpini avremo la possibilità di programmare il transito di un numero di treni merci analogo a quello dell'Asse del Gottardo. Dato che i valichi alpini che avranno una tale capacità saranno sette (Modane, Domodossola, Luino, Chiasso, Brennero, Tarvisio e Villa Opicina) la capacità teorica massima di treni programmabili sarà pari a circa sette volte quella dell'Asse del Gottardo ovvero 260*7=1.820 treni/gg pari ad oltre 22 milioni di TEU/anno. Si ricorda a tal proposito che nel 2017 tutta la pianura padana ha avuto modo di gestire circa 8,5 milioni di TEU.

Per poter utilizzare anche parzialmente tale surplus di capacità è indispensabile che l'Italia predisponga un apposito piano di rilancio delle attività portuali e dei trasporti terrestri, a partire dalle linee ferroviarie.

La possibilità di realizzare e adeguare il Terminal Plurimodale D'Altura-Chioggia VGATE in modo analogo al progetto "Il B.R.U.C.O." può dare all'Italia l'opportunità di poter competere con i porti del mare del Nord, creando migliaia di posti di lavoro sia nel campo dei trasporti, che in quello delle lavorazioni delle merci spedite via containers.

Inoltre, il nodo ferroviario polesano potrebbe essere strategico anche per il traffico merci da e per i porti e gli interporti del sud Italia (Figg. 6 e 7).

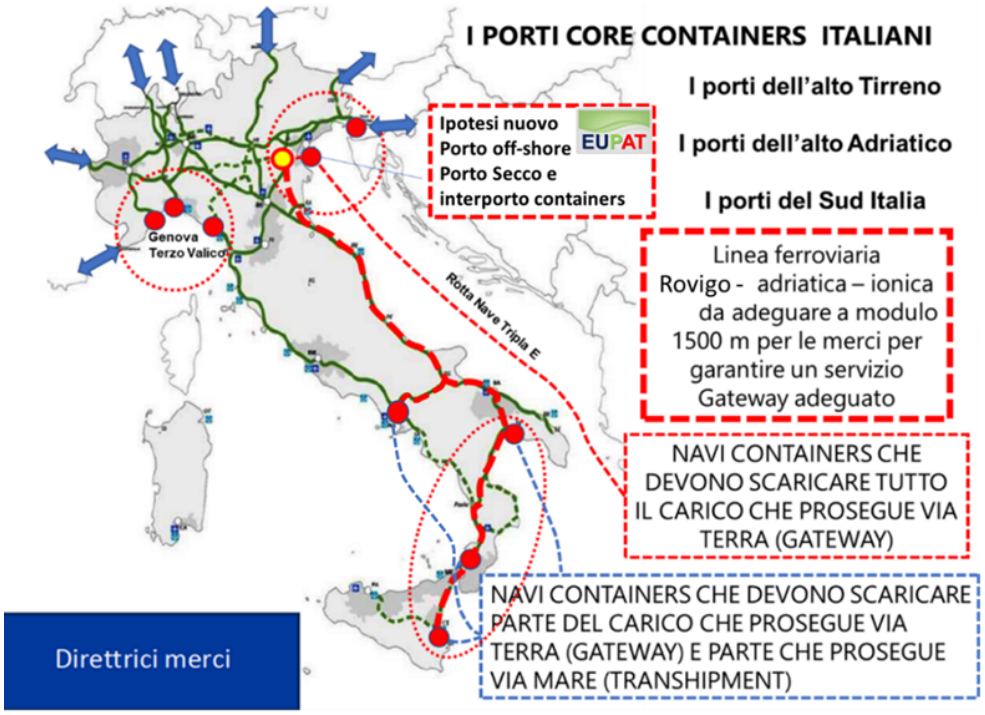


Fig. 6 – Possibili sviluppi del traffico merci containerizzato in Italia

Fig. 7 - Principali mercati di riferimento del Terminal Plurimodale d'Altura VGATE/EUPAT

In pratica il porto secco del progetto VGATE/EUPAT potrebbe diventare l'hub merci più importante d'Italia e potrebbe svolgere un ruolo importante anche nell'ambito del progetto cinese "La via della seta" sia per i collegamenti marittimi, che per quelli terrestri di interfaccia con il futuro Hub che sorgerà nei prossimi anni

tra Vienna e Bratislava che dovrebbe diventare il punto di interscambio tra le ferrovie europee e Asiatiche per il sud Europa[4] (Fig.10).

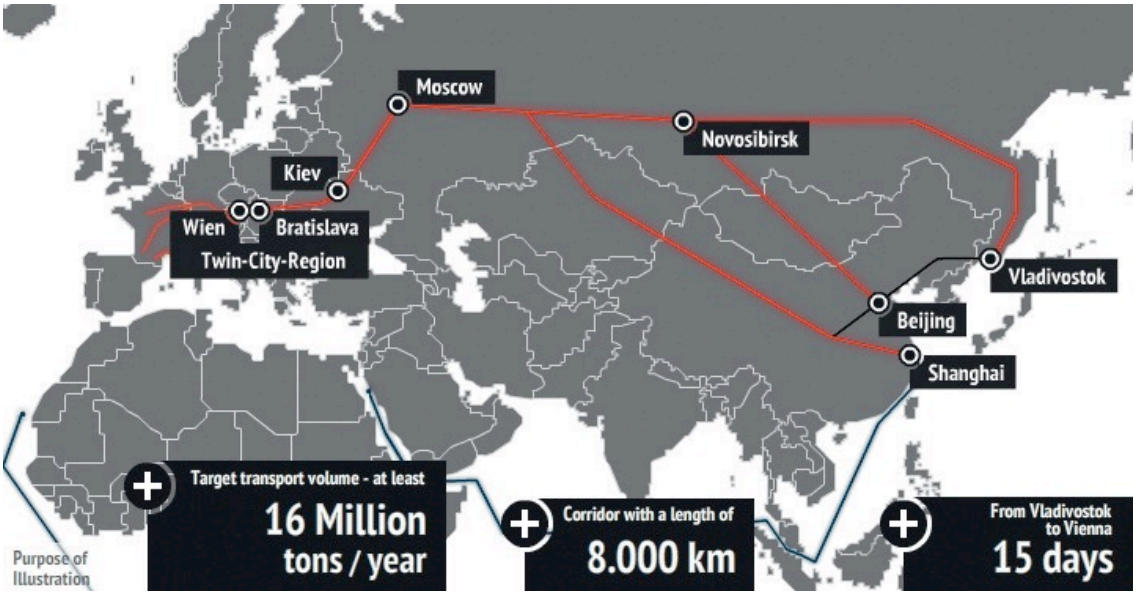


Fig.10 – Tracciato ferroviario nord della via della seta, che consentirà i collegamenti ferroviari tra il sud Europa e l'Estremo Oriente[5]

In conclusione, l'Italia potrebbe finalmente programmare la sua trasformazione nella più grande piattaforma logistica del Mediterraneo e il porto secco del terminal VGATE/EUPAT potrebbe diventare il nuovo HUB intermodale del sud Europa, al servizio di tutti i porti del nord Adriatico e di tutti i porti gateway del sud Italia (Sicilia compresa, se verrà realizzato tempestivamente un idoneo collegamento stabile nello stretto di Messina, in grado di funzionare 365 gg/anno 24h/24h, nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità Europee[6]).

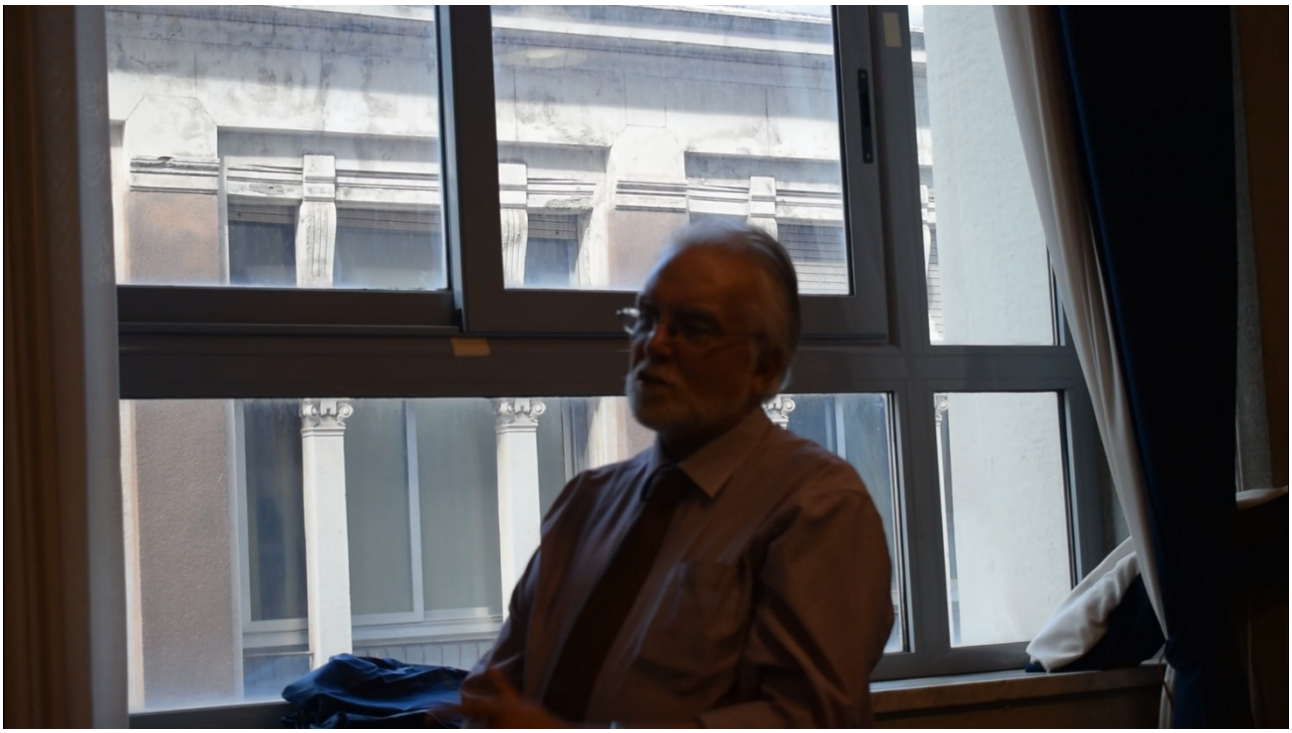
[4] http://www.informare.it/news/gennews/2019/20190396-Accordo-estendere-ferrovia-scartamento-largo-Vienna.asp
[5] http://www.amem.at/pdf/AMEM_Servola-Infrastucture.pdf
http://www.galileomagazine.com/231/mobile/index.html#p=13
[6] http://www.siciliaintreno.org/index.php/temi/attraversamento-stabile-stretto-messina/575-progetti-di-ponti-e-tunnel-in-costruzione-e-realizzati-nel-mondo-negli-ultimi-decenni

Da sinistra: Prof. Cosimo Inferrera, Prof. Bruno Sergio Sergi (corso di Politica Economica e Finanza Internazionale), Prof. Michele Limosani (Direttore del Dipartimento di Economia), ing Giovanni Saccà

Il prof Cosimo Inferrera, durante il dibattito seguito alla relazione dell'Ing. Giovanni Saccà

Studenti e professori durante il dibattito seguito alla relazione dell'Ing. Giovanni Saccà

Prof. Salvatore Zinna



Prof. Puccio Lo Paro