



Discussion paper

UN TRENO CHE VIENE DAL MARE

Il futuro del trasporto intermodale, tra
innovazione tecnologica, nuovi modelli di
business e impatti sul territorio

- Background Paper -

Ottobre, 2019

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
2. CONSIDERAZIONI DI SINTESI	3
3. L'IMPATTO SUI PORTI DELLE DINAMICHE DELLO <i>SHIPPING</i>	7
3.1. LA POLARIZZAZIONE DEL MERCATO DEI TRASPORTI MARITTIMI	7
3.2. IL RISCHIO DI COLONIZZAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI	9
4. L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO	11
4.1. IL MERCATO: ATTORI, PROSPETTIVE, INVESTIMENTI	11
4.2. FERROVIA IN PORTO: LE DIMENSIONI DEL FENOMENO E I LIVELLI DI PENETRAZIONE	14
4.3. IL PIANO DI SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA	22
5. LA QUESTIONE DEL LAVORO	24
5.1. LAVORO PORTUALE E QUELLO FERROVIARIO: UN MODELLO DA SEGUIRE?	24
5.2. IL LAVORO A TERRA	25
5.3. IL LAVORO IN PORTO	26
5.4. IL LAVORO IN FERROVIA	28
6. IL CASO DEL PORTO DI TRIESTE	29
6.1. IL NUOVO SLANCIO DEL PORTO	29
6.2. I RECENTI ACCORDI PROGRAMMATICI	30
6.3. LA COSTITUZIONE DELL'AGENZIA DEL LAVORO PORTUALE	32
6.4. I PRIMI IMPATTI SUL TRAFFICO IN PORTO E NELLE AREE LOGISTICHE <i>INLAND</i>	33
7. CONCLUSIONI	37
8. RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	39

Il testo è stato redatto da Andrea Appetecchia ed Andrea Bottalico. L'elaborazione del contributo è stata condivisa con un gruppo di lavoro composto da: Claudio Tarlazzi, Angelo Cotroneo e Marco Romani

1. PREMESSA

Il Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte presentando il piano del suo secondo Governo alla Camera dei Deputati per marcare la differenza con il (sempre suo) precedente Governo ha usato l'aggettivo "mite" per qualificare il linguaggio con cui l'esecutivo intende affrontare i problemi del Paese.

L'incontro annuale organizzato da UILtrasporti Lombardia - ormai divenuto un appuntamento atteso e riconosciuto nel panorama politico, istituzionale e imprenditoriale nazionale – può rappresentare dunque l'occasione per accogliere l'invito del Governo a recuperare una modalità "meno strillata" per discutere i nodi del Paese, tra i quali senza dubbio ricadono le prospettive del trasporto ferroviario di merci, ma soprattutto la politica dei trasporti del Paese.

La UILtrasporti, proprio al fine di scongiurare le potenziali derive ideologiche che spesso "inquinano" il confronto, ha chiesto a Isfort di contribuire all'animazione dell'iniziativa di Milano con un *background paper* che si propone di ancorare il dibattito su solide basi di analisi. Il tema scelto dalla Uiltrasporti è quello dell'intermodalità, e in particolare dell'integrazione tra trasporto marittimo e trasporto ferroviario quale frontiera avanzata per lo sviluppo di modelli sostenibili ed efficienti di alternativa alla soluzione tutto strada.

2. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

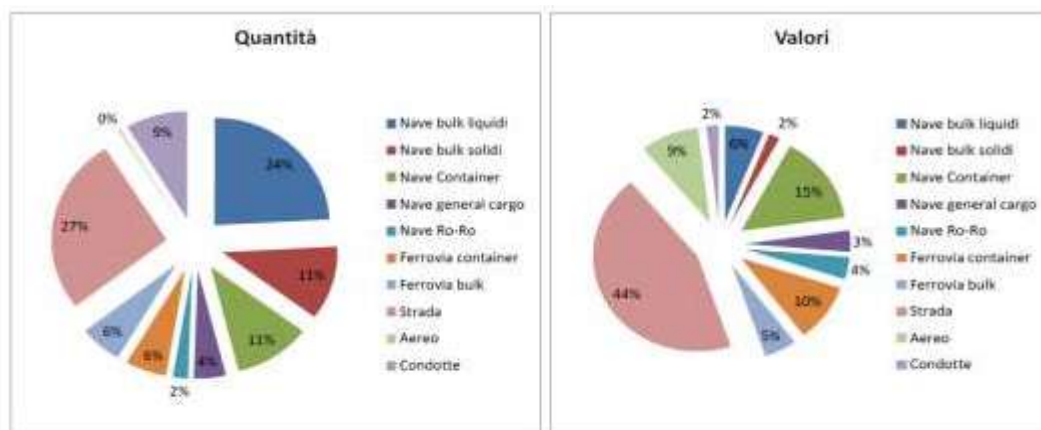
La discussione circa le prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario di merci in Italia spesso è circoscritta alla valutazione dell'incremento/decremento dei volumi di merce trasportati, o alla conquista di quote percentuali di traffico complessivo nell'ambito della ripartizione per modalità. Meno frequente è invece l'attenzione sul valore strategico del vettore ferroviario, oltre che in termini ambientali, anche di efficacia e di efficienza complessiva delle catene logistiche globali.

Concentrare l'attenzione su obiettivi circoscritti senza distrarsi seguendo la "chimera" del riequilibrio modale

L'esperienza maturata negli ultimi venti anni pone in evidenza che i sistemi di trasporto intermodale, pur avendo incrementato i volumi di traffico gestito in termini assoluti, hanno inciso relativamente sul versante del riequilibrio modale. La ripartizione della merce trasportata riporta ancora rilevanti concentrazioni di traffico nella modalità stradale, negli spostamenti continentali, e marittima, in quelli intercontinentali.

L'obiettivo fissato dal libro bianco della Commissione europea di riequilibrare il peso delle singole modalità di trasporto sulla totalità degli spostamenti¹ rimane incompiuto (Graf. 1), anche se in alcune relazioni di traffico è, al contrario, possibile.

Graf. 1 – Composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2018 (val. %, medie di importazioni ed esportazioni)



Fonte: Banca d'Italia, indagine sui trasporti internazionali di merci, 2019

Integrazione tra porti e ferrovie: trasporto moderno e sostenibile

I nodi portuali rappresentano un punto di origine e di destinazione proprio di tali relazioni virtuose, sia nelle connessioni con i retroporti, sia nell'integrazione con le altre modalità di trasporto, poiché si sono conseguite significative redistribuzioni di traffico tra i diversi vettori, con effetti positivi sulle tre componenti della sostenibilità: ambientale, economica e sociale.

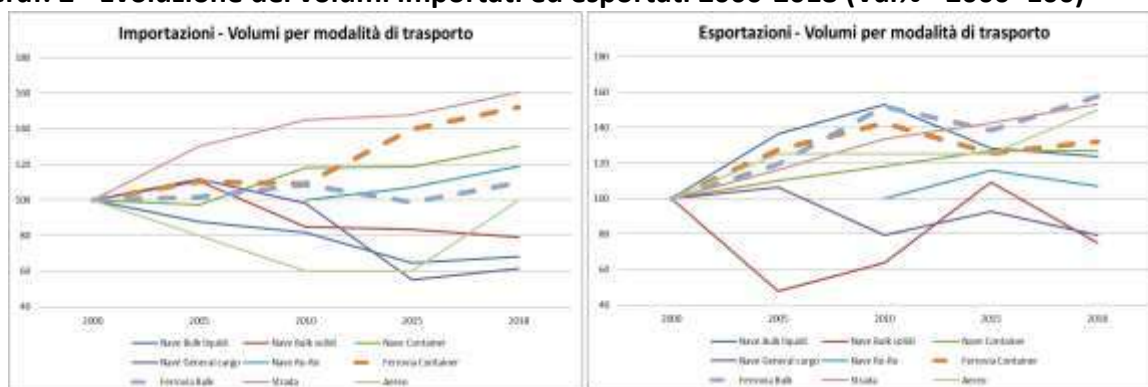
L'incremento di traffico registrato nei segmenti di trasporto ferroviario legati al trasporto internazionale di Bulk e Container conferma il successo delle alternative al trasporto su strada per l'inoltro a terra delle merci che transitano nei porti (Graf. 2).

Intermodalità, gigantismo navale, concentrazioni di mercato e rischi di oligopolio

Servizi portuali e trasporto ferroviario non rappresentano solo un fattore strategico fondamentale per garantire efficacia ed efficienza alla movimentazione delle merci che passano nei porti, ma possono anche diventare uno strumento decisivo per il contenimento dei fenomeni di concentrazione nelle mani di pochi *player* globali del mercato dei servizi di logistica e di trasporto.

¹ Commissione Europea, Libro Bianco, La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, Bruxelles 2001

Graf. 2 - Evoluzione dei volumi importati ed esportati 2000-2018 (Val% - 2000=100)



Fonte: Banca d'Italia, indagine sui trasporti internazionali di merci, 2019

La crescita smisurata delle principali compagnie di *shipping*, raccolte nelle tre alleanze che oggi controllano lo spostamento di merci a livello internazionale (trasportando buona parte dei volumi del commercio estero mondiale) si sta progressivamente ampliando verso il mercato dei servizi portuali (terminal), ma anche di quello tradizionalmente svolto dalle agenzie marittime, con ulteriori incursioni nei confronti del mercato logistico *inland* (imprese di trasporto, di spedizione e piattaforme logistiche).

I potenziali contrappesi del sistema: 1 - Imprese ferroviarie

In un mercato dei servizi logistici e di trasporto merci fortemente frazionato, se non polverizzato, le imprese ferroviarie possono rappresentare un argine di contenimento alla potenziale colonizzazione (tecnicamente definita “integrazione verticale”) delle catene logistiche mondiali da parte delle cosiddette *multinazionali del mare* (cfr. Sergio Bologna²).

La dimensione finanziaria ed economica delle imprese ferroviarie (sia *incumbent*, sia *new comers*) potrebbe rappresentare un deterrente non trascurabile in grado di limitare i propositi di conquista dei *global carrier*, poiché la loro acquisizione richiederebbe investimenti, costi di gestione e *know how* decisamente superiori e più complessi da reperire rispetto a tutti gli altri operatori presenti nella catena, dagli agenti marittimi, ai *terminal operators* fino alle imprese di autotrasporto.

I potenziali contrappesi del sistema: 2 –Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP)

Per altre ragioni, non meno valide, gli Enti di gestione delle sedi portuali (AdSP) devono giocare fino in fondo il loro ruolo istituzionale di “buon amministratore del bene pubblico” garantendo libere ed eque condizioni di accesso al mercato dei servizi portuali, tutelando, allo stesso tempo, le condizioni di lavoro e gli ambienti in cui si

² S. Bologna, Le multinazionali del mare, EGEA, 2010

svolgono le attività operative e imprenditoriali. Tale ruolo è stato recentemente ribadito dall’Autorità di Regolazione dei trasporti nella sua relazione di attività al Parlamento che, a proposito dell’ambito portuale, ha inteso segnalare che:

“esso presenta un duplice profilo di interesse (...), da una parte, inerente all’utilizzo della rete ferroviaria e dei relativi impianti che hanno sede nei porti; dall’altro, quello attinente specificamente all’accesso alle infrastrutture e ai servizi portuali. I due insiemi di attività sono oggetto, rispettivamente, del IV pacchetto ferroviario e del Regolamento (UE) 2017/352, entrato in vigore il 24 marzo 2019. La coerenza nell’applicazione dei due sistemi normativi, cui corrispondono specifici assetti della regolazione economica da parte dell’Autorità, è essenziale per assicurare il buon funzionamento delle attività portuali.”³

I potenziali contrappesi del sistema: 3 – Lavoro degno e qualificato

La questione dunque della connessione tra porti e ferrovia abbraccia ambiti che riguardano non solo il mercato dei trasporti, ma si estendono alle politiche di gestione delle infrastrutture strategiche, nonché agli interventi tesi a mitigare gli impatti nocivi sull’ambiente delle attività umane.

A tal proposito il potenziamento dei servizi intermodali provocherebbe impatti non marginali anche sulla qualità e la dignità del lavoro nella logistica.

Il lavoro portuale e quello ferroviario, sia per posizione all’interno delle catene logistiche di trasporto, sia per evoluzione dell’organizzazione, sia delle imprese che del lavoro possono rappresentare modelli interessanti per un rinnovamento delle condizioni di lavoro nella logistica, poiché si sono già da tempo misurati con la crescita professionale dei propri addetti e l’innovazione dei modelli organizzativi e tecnologici delle imprese.

Descrizione sintetica del paper

In questa prospettiva nel presente testo si prenderà in esame, da una parte, il fenomeno della concentrazione del mercato dei servizi di trasporto marittimo nell’ambito di un ristretto gruppo di operatori mondiali e dei suoi impatti sul complesso delle catene logistiche planetarie (Cap. 3), dall’altra, lo sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario, sia in termini generali che all’interno dei porti europei ed italiani (Cap. 4).

Il terzo *asset*, preso in considerazione nel contributo, è il lavoro e in particolare la qualità e la specializzazione degli addetti, quali requisiti fondamentali per cogliere le

³ ART, Relazione del Presidente Camanzi, Camera dei Deputati, giugno 2019

opportunità che il mercato dello *shipping* offre evitandone allo stesso tempo i potenziali rischi. In tal senso è evidente la disomogeneità delle condizioni di lavoro nelle varie componenti della catena logistica. Da una parte, si percepisce la bassa qualificazione e la precarietà del lavoro delle attività logistiche terrestri, cui si contrappone un mondo portuale e ferroviario dove condizioni e livelli di specializzazione sono decisamente migliori tanto da poter essere considerati due modelli di riferimento per migliorare la competitività del resto delle attività logistiche (Cap. 5).

La rappresentazione pratica e operativa dell'impatto positivo dell'implementazione dei tre contrappesi (integrazione ferroviaria, ruolo cogente dell'AdSP, miglioramento della qualità del lavoro) nell'ambito del sistema portuale italiano è fornita dall'esperienza recente del porto di Trieste. Il Porto si è infatti cimentato in questi ultimi anni in numerosi progetti e programmi assolutamente pertinenti rispetto alle questioni sollevate dal presente *Paper*. Dall'apertura all'ingresso di *global carrier*, alla gestione del più ampio progetto *Belt & Road Initiatives*, meglio noto come "via della seta" - con una iniziativa al contempo istituzionale e commerciale sponsorizzato dalla Repubblica popolare cinese. Tali esperienze sono state accompagnate da un consistente investimento, non solo sul versante dei collegamenti ferroviari, ma anche sull'organizzazione del lavoro in porto e sulla gestione delle concessioni demaniali (rinnovo concessione per servizi portuali, avvio della ZES Freeste, costituzione ALPT, ecc.) (Cap. 6).

Le conclusioni infine indicano che con ogni probabilità la posizione dei *Global carriers* internazionali è destinata a essere dominante nella costruzione delle catene logistiche globali, tuttavia per evitare una deriva monopolistica è necessario che gli altri attori della catena si propongano di sfidare (nella competizione di mercato) le grandi multinazionali non dal basso (sul prezzo), ma dall'alto (qualità, efficienza e *know-how*), lungo tutti i segmenti della catena, dal mare al porto, fino al punto di destinazione finale nell'entroterra. Le istituzioni sono chiamate a vigilare su questo processo mettendo in campo tutte le iniziative possibili per rafforzare gli impatti positivi di tale processo e contenere quelli negativi (Cap. 7).

3. L'IMPATTO SUI PORTI DELLE DINAMICHE DELLO SHIPPING

3.1. LA POLARIZZAZIONE DEL MERCATO DEI TRASPORTI MARITTIMI

Il tema del controllo commerciale delle vie di comunicazione è antico, oggetto di dispute, anche violente, tra mondi e culture distanti tra loro. Governi locali e istituzioni sovranazionali hanno più di recente posto in essere legislazioni nazionali e accordi multilaterali tesi a evitare posizioni dominanti al fine di garantire condizioni eque di accesso al mercato.

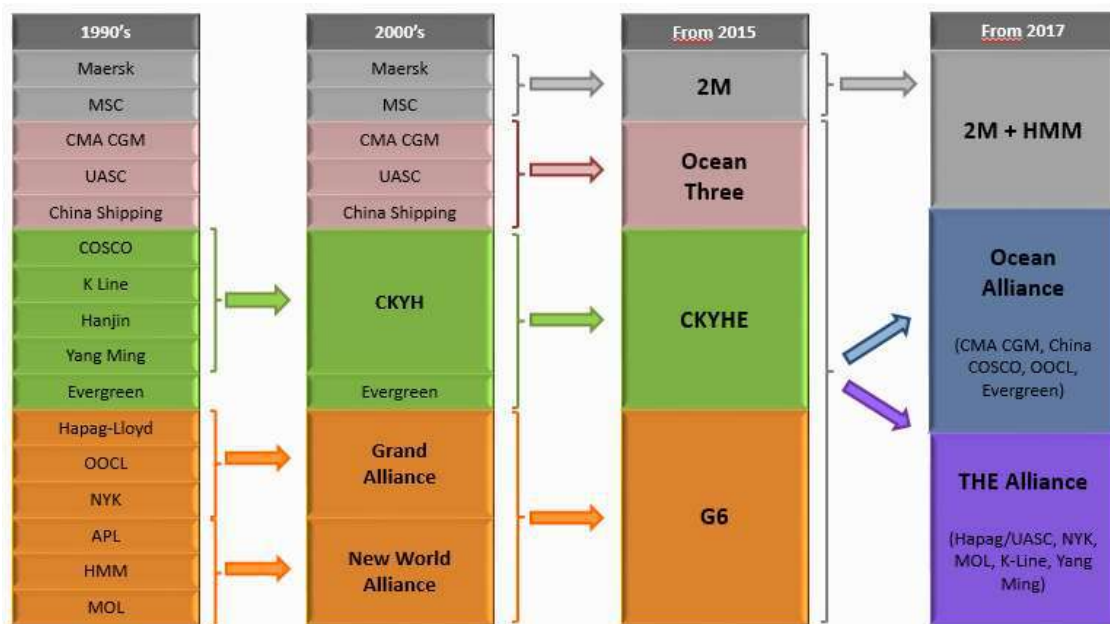
Lo sviluppo dei sistemi di trasporto ha favorito, da una parte l'integrazione dei mercati, dall'altra una evidente dipendenza reciproca tra Paesi e Regioni fornitrici di materie prime, sede di imprese di trasformazione, bacini di consumo. Per mettere al riparo gli scambi internazionali di merce da potenziali conflitti commerciali tra compagnie di *shipping*, o esasperate strategie tese a sbaragliare la concorrenza (*dumping*), già dalla fine dell'ottocento le connessioni marittime intercontinentali sono state a vario titolo esentate dalla regolazione *antitrust*, soprattutto per quel che concerne la stipula di accordi tra operatori (cartelli, alleanze, conferenze).

Dalla fine dell'800 ad oggi tale principio è stato applicato in modalità differenti. L'Unione Europea nel 2014 ha rinnovato il proprio provvedimento in tema di esenzione delle regole antitrust (*Consortia Block Exemption Regulation – CBER*), con la direttiva N. 697/2014 della Commissione Europea che scadrà il prossimo 25 aprile 2020.

L'esenzione, se da una parte ha consentito il pieno sviluppo del commercio internazionale e del trasporto marittimo, dall'altra ha agevolato un processo di concentrazione che negli ultimi 30 anni si è particolarmente accelerato.

L'impatto delle alleanze strategiche, pur avendo evitato conflitti commerciali, ha però indebolito il panorama imprenditoriale che si è asciugato nell'ambito di processi di fusione e di acquisizione tra compagnie marittime, che dal 2017 sono raggruppate in sole tre alleanze (Ocean Alliance, 2M e "The" Alliance) capaci di rappresentare il 93% dei servizi Est-Ovest e dunque di operare in un regime di sostanziale oligopolio (Unctad, 2018; ITF, 2018) (Graf. 3).

Graf. 3 - Da 16 compagnie marittime nel 1990 a tre grandi alleanze nel 2017

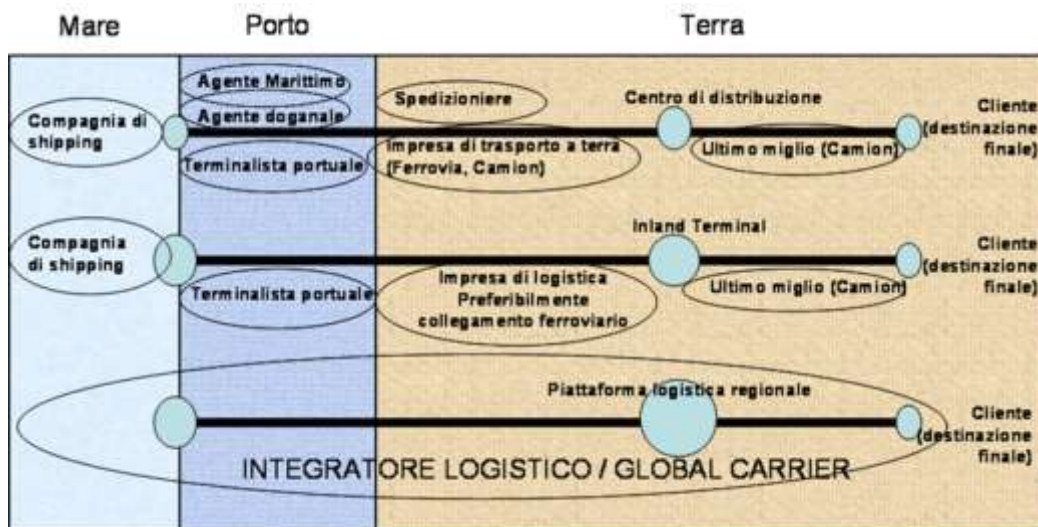


Fonte: Elaborazione Isfort su dati PSA International

3.2. IL RISCHIO DI COLONIZZAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI

La strategia dei principali attori dei processi di concentrazione cui si è fatto cenno poc'anzi non sembra limitarsi alla frazione marittima delle catene logistiche, ma punta a raggiungere il controllo dell'intera catena, al fine di sfruttare le economie di scala generate dall'ottimizzazione delle operazioni, ma anche dalla riduzione dei costi di intermediazione, e di fidelizzare la clientela accompagnandola lungo tutte le fasi del processo (Fig. 1).

Fig. 1 – Il processo di integrazione delle catene logistiche



Fonte: Elaborazione Isfort

Le compagnie marittime hanno focalizzato l'attenzione sui *terminal operators* e i servizi di trasporto terrestre. La presenza di compagnie di *Shipping* associate nelle alleanze e proprietarie (in parte o del tutto) di imprese terminaliste è un fenomeno piuttosto diffuso non solo in Italia. Nel *Northern Range*, per esempio, dove sono collocati i porti più efficienti d'Europa, gli attori principali sono *terminal operator* globali e compagnie di *shipping leader* del mercato, che cooperano nella maggior parte dei casi. Sette principali *terminal operator* sono dislocati su venti *terminal*, di cui uno (la sussidiaria *APM Terminals*) è direttamente di proprietà di una compagnia di *shipping* (Maersk). In tredici dei venti terminal esiste una forma di cooperazione con una compagnia marittima (integrazione verticale o *joint ventures*), mentre gli altri terminal sono "indipendenti" (Tab. 1).

Tab. 1 - Terminal operators nel nord-Europa e cooperazione con compagnie di shipping (2017)

<u>Terminal operator</u>	<u>Name of terminal</u>	<u>Location</u>	<u>Cooperation with shipping line</u>
Eurogate	Container Terminal Hamburg	Hamburg	
Eurogate	CTB (container terminal Bremerhaven)	Bremerhaven	
Eurogate	NTB (North Sea Terminal Bremerhaven)	Bremerhaven	Maersk
Eurogate	MSC Gate	Bremerhaven	MSC
Eurogate	CTW	Wilhelmshaven	Maersk
PSA	Noordzeeterminal	Antwerpen	
PSA	Europaterminal	Antwerpen	
PSA	MPET	Antwerpen	MSC
DP World	Antwerp Gateway	Antwerpen	Cosco pacific, CMA CGM, ZIM
DP World	RWG (Rotterdam World Gateway)	Rotterdam	APL, MOL, HMM, CMA CGM
DP World (GMP)	Terminal de France	Le Havre	CMA CGM
Terminaux de Normandie (TN)	TNMSC	Le Havre	MSC
Terminaux de Normandie (TN)	TPO	Le havre	
HHLA	CTA (Container Terminal Altenwerder)	Hamburg	Hapag-Lloyd
HHLA	CTB (container terminal Burchardkai)	Hamburg	
HHLA	CTT (Container Terminal Tollerort)	Hamburg	
Hutchison Ports	ECT Delta terminal Rotterdam	Rotterdam	MSC
Hutchison Ports	ECT Euromax terminal Rotterdam	Rotterdam	Cosco Pacific
APM	APM Terminals Rotterdam	Rotterdam	Maersk
APM	APM Terminals Maasvlakte II	Rotterdam	Maersk

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati dei Terminal operators

Prendendo in esame, ad esempio, l'alleanza 2M (Maersk ed MSC) si può apprezzare lo sforzo di ciascuno dei due *partners* nella conquista di spazi all'interno dell'arena portuale.

- APM Terminals, fino al 2017 era presente in 69 paesi con terminal collocati in 73 porti e 140 servizi di trasporto di inoltre a terra. Essendo proprietà della compagnia di *shipping* A.P. Moller Maersk, APMT è verticalmente integrata. Oltre a ciò *Maersk line* offre anche servizi di *forwarding* e *supply chain management* attraverso la sua compagnia Damco. In tal modo Maersk Line è presente nell'intera *supply chain*.

- *Terminal Investment Limited Sàrl* (TIL) è la seconda compagnia di operatori terminalistici di proprietà di una compagnia di navigazione (MSC) attiva nel Nord Europa. TIL è un terminal operator fondato nel 2000 per garantire l'ormeggio e la capacità per le navi della compagnia di navigazione MSC. Il gruppo gestisce e opera in 36 terminal presenti in 24 paesi, la maggior parte di essi in *joint venture* con altri operatori terminalistici. Solo in Italia TIL è presente a Genova, Civitavecchia, Napoli, Gioia Tauro, anche Trieste e Venezia.

4. L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO

4.1. IL MERCATO: ATTORI, PROSPETTIVE, INVESTIMENTI

Il settore ferroviario contribuisce in modo sostanziale all'economia dell'Unione Europea e del Paese. Il sistema ferroviario europeo trasporta circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e circa 9 miliardi di passeggeri l'anno. In Italia le merci che transitano lungo la rete ferroviaria nazionale si attestano attorno ai 100 milioni di tonnellate (traffico nazionale e internazionale), mentre sono 900 mila i passeggeri che in media ogni anno utilizzano il treno (rete regionale, nazionale ed alta velocità).

Il traffico ferroviario assorbe poco meno dell'8% del traffico passeggeri ed il 17% di quello merci europeo; In l'Italia tale ripartizione si attesta leggermente al di sotto della media continentale (6% passeggeri e 14% ferrovia)⁴.

Il settore occupa a livello europeo poco più di un milione di addetti (600 mila nelle imprese ferroviarie e più di 400mila presso le imprese di gestione delle infrastrutture)

In Italia il complesso degli occupati del Gruppo FS (quindi impegnati in attività ferroviarie) secondo i dati forniti dal Gruppo stesso si attesta attorno a 70mila unità, mentre stringendo l'attenzione alle sole attività ferroviarie, secondo il Conto nazionale dei Trasporti gli addetti del settore ferroviario impiegati da imprese di piccola, media e grande dimensione sono circa 50mila, mentre quelli impiegati esclusivamente nel segmento merci sono circa 7.500⁵.

Il livello di apertura al mercato del settore in Europa è piuttosto differenziato, e in proposito l'Italia è quella tra i grandi Paesi europei ad aver maggiormente aperto agli operatori privati, soprattutto per quel che riguarda il trasporto passeggeri. L'Italia è

⁴ La ripartizione percentuale si riferisce al solo trasporto terrestre: di passeggeri - Treno, Automobili, Autobus, Tram e Metro; di merci: Ferrovia, Autotrasporto, Vie navigabili interne. Commissione Europea, *Sesta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario*, Relazione al Parlamento Europeo, Strasburgo Febbraio 2019

⁵ Dati rilevati dal Piano industriale Gruppo FSI 2019-2023 e da documenti di presentazione dell'associazione delle imprese ferroviarie merci private FerCargo predisposti in occasione del decennale di attività.

ancora oggi l'unico Paese europeo in cui i servizi di trasporto ad Alta Velocità sono offerti, oltre che dall'*incumbent*, anche da un operatore privato (*new-comer*).

Gli effetti di tale apertura si riflettono anche sulla ripartizione del traffico, sia di passeggeri, sia di merci, tra l'ex monopolista (Trenitalia) e gli altri operatori privati.

Per quanto riguarda il trasporto merci, secondo l'associazione delle imprese private cargo (Fercargo) la ripartizione del traffico nazionale è 52% Mercitalia e 48% Imprese private (in treni/Km), mentre quella del traffico internazionale è del 67% delle imprese private e 33 di Mercitalia (in numero di treni).

Per quel che riguarda il traffico passeggeri ad Alta velocità i circa 19 miliardi di passeggeri/Km che utilizzano il servizio ricorrono a Trenitalia (13,8 miliardi di pax/Km) e a Italo (5,3 miliardi di pax/Km).

Concentrando l'analisi alla relazione porti ferrovie, è opportuno considerare che dei 430 milioni di tonnellate circa che nel 2017 sono transitate per i porti e i valichi italiani, circa 240 milioni sono state imbarcate o sbarcate nei porti e 190 milioni hanno attraversato i valichi alpini, 55 milioni circa su ferrovia e 135 milioni circa su strada⁶.

In Italia, la liberalizzazione del trasporto ferroviario merci è iniziata nel 2001. A settembre di quello stesso anno è partito da Melzo e diretto a Zeebrugge (Belgio) il primo treno merci non operato FS ma da Ferrovie Nord Cargo. Di lì a poco è partito da Verona Quadrante Europa con destinazione Monaco di Baviera (Germania) il primo treno merci operato da una nuova impresa ferroviaria, *la Rail Traction Company*.

Tale processo ha avuto poi una forte accelerazione dopo il 2006. I volumi del Gruppo FS in un solo quadriennio si sono dimezzati passando da 70 milioni di treni km anno nel 2008 a 30 milioni nel 2014, e sono stati chiusi oltre 150 impianti merci. Nel frattempo, si sono affacciate sul mercato nuove imprese ferroviarie nel settore merci, lasciando alle spalle lo scenario di monopolio. Tra le prime imprese ferroviarie ci sono: Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail Italia, Inrail, Linea, Rail Traction Company, Railion Italia, Sbb Cargo Italia, SNCF Fret Italia, Veolia Cargo Italia.

In quegli stessi anni è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, deputata a rilasciare le autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura, e i certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie, in linea con i criteri europei. L'ANSF fu operativa a partire dal 2009. Due anni dopo è stata costituita l'Autorità di

⁶ Vittorio Marzano, Dario Aponte, Matteo Arena (2019) *Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia*, In Cascetta E. (A cura di) "Perché TAV. Risultati, prospettive e rischi di un progetto Paese", Il Sole 24 ORE, Milano.

Regolazione dei Trasporti, con il compito di regolare il mercato liberalizzato di passeggeri e merci.

Dal 2015 sono stati avviati gli investimenti necessari per il settore ferroviario merci, tra cui l'adeguamento della rete ferroviaria italiana alle caratteristiche del Treno Europeo Merci (TEM) che ha una lunghezza di 750 mt, una portata di 2.000 – 2.500 tonnellate, ed una sagoma (dimensioni delle unità di carico trasportate) in grado di trasportare semi-rimorchi e container high cube. Gli standard europei permettono di trasportare la merce a un costo del 40% inferiore di quello attuale, rendendo così l'intermodalità treno e camion più competitiva della modalità tutto camion, e favorendo l'accesso di merce ai porti nazionali⁷.

Nel 2009 nasce FerCargo, l'associazione di rappresentanza a supporto della liberalizzazione del mercato, che rappresenta gli interessi presso le principali sedi istituzionali delle imprese ferroviarie merci, tra le quali: Adriafer, Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia, TUA (Trasporto Unico Abruzzese). Dal 2018 FerCargo è iscritta a Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

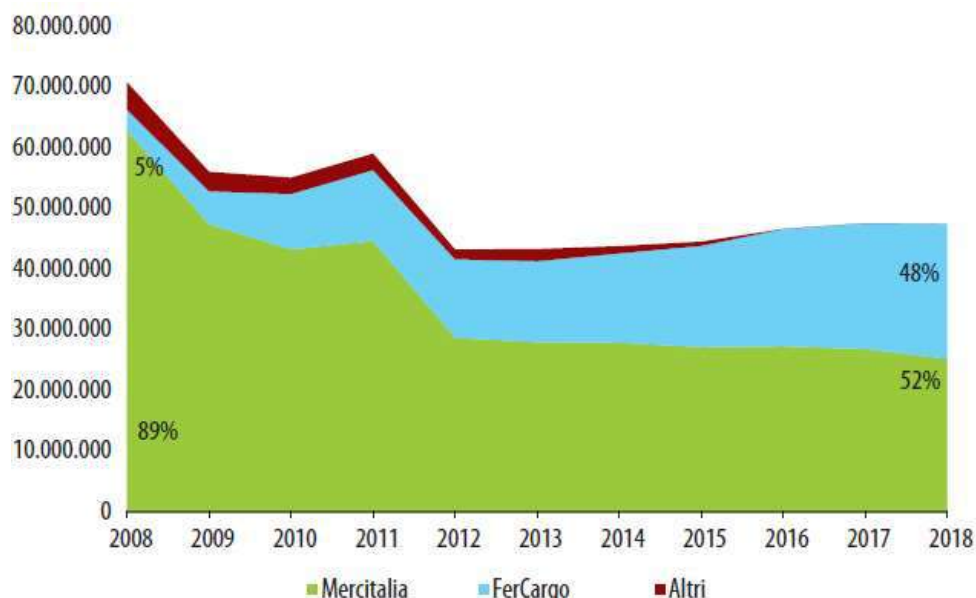
Il Trasporto ferroviario merci in Italia è passato da 70,7 milioni di treni km del 2008 a soli 47,5 milioni del 2016 con una diminuzione di circa il 40%. In seguito alla liberalizzazione del mercato, Trenitalia è passata da 62,8 milioni di treni km a 27,2 milioni di treni km dimezzando i volumi; FerCargo è passata da 3,4 milioni di treni km a 20,2 milioni di treni km quadruplicando i volumi. Dal 2012 il mercato ferroviario merci in Italia ha avuto uno sviluppo sostenuto, nonostante le difficoltà incontrate negli anni recenti. Il trasporto merci ferroviario domestico è stato più dinamico. I nuovi player hanno quasi il 50% della quota di mercato rispetto all'11% di dieci anni fa (Graf.4).

Il trasporto su ferrovia delle merci in Italia cresce, seppur lentamente. Secondo i dati pubblicati dall'Istat, in più di 10 anni – dal 2004 al 2015 – le tonnellate trasportate su rotaia sono passate da 83.533.164 a 92.272.943, con un incremento del 10,5%.

Un altro dato rilevante è la diminuzione della percorrenza media, che passa da 265,6 a 225,2 chilometri, e la diminuzione dei movimenti dei treni, passati da 63.303 a 43.012. Questi dati indicano un ricorso maggiore alla ferrovia anche su spostamenti interni con treni più strutturati.

⁷ FerCargo, 10 anni di FerCargo, 13 marzo 2019, Roma

Graf. 4 – Quote di mercato trasporto ferroviario di merci Italia (2008-2018)



Fonte: FerCargo, 2019

4.2. FERROVIA IN PORTO: LE DIMENSIONI DEL FENOMENO E I LIVELLI DI PENETRAZIONE

Le quote modali ferroviarie nei porti italiani, relative al trasporto dei container, non sono molto elevate. Solo Trieste e La Spezia hanno quote modali ferroviarie paragonabili a quelle dei porti nord europei, relativamente ai container, pari a circa il 30% per Trieste (anno 2016) e 27% per La Spezia (anno 2015). Gli altri porti hanno quote modali ferroviarie nettamente più basse rispetto a Trieste e La Spezia: i porti di Genova e di Livorno hanno una quota modale ferroviaria, relativa ai container, che nel 2016 è stata pari, rispettivamente, al 12% e 13%⁸. Gli altri porti italiani hanno quote modali ferroviarie inferiori.

Quanto ai collegamenti da e per i porti, considerando i collegamenti offerti dai *Multimodal Terminal Operators*, si può notare come La Spezia sia il porto italiano con il maggior numero di collegamenti diretti verso/dai terminali italiani. Il porto di La Spezia nel 2019 ha movimentato 7.600 treni e 128.853 carri ferroviari. La scarsità degli spazi produce la necessità di smaltire il movimentato al più presto. 355 mila Teu sono usciti o entrati nel Porto tramite la ferrovia, mentre il 33% delle connessioni dirette è ferroviaria.

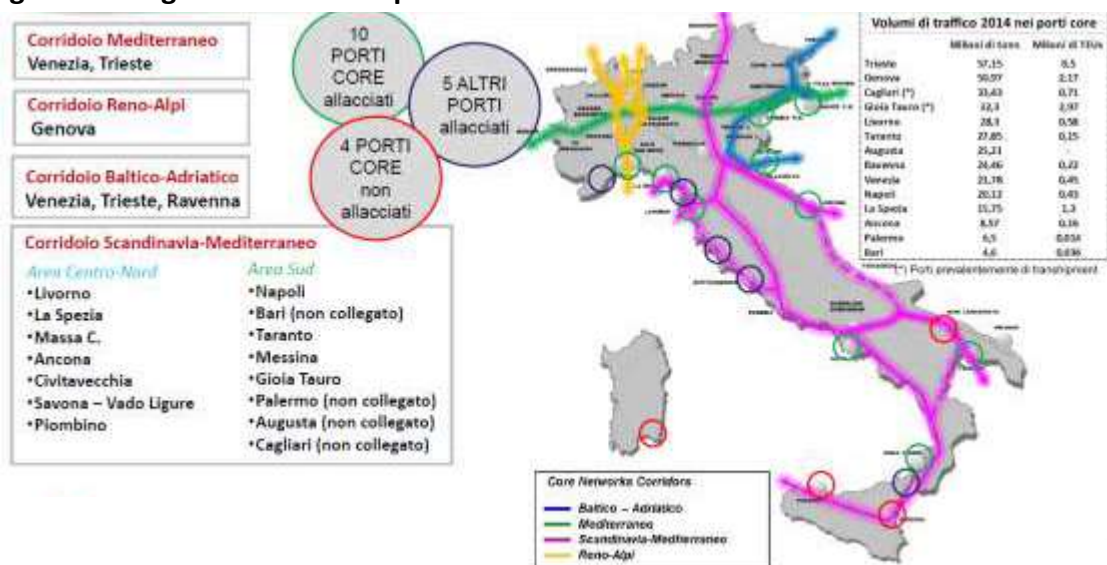
Anche Livorno Calambrone e Genova Voltri hanno un buon numero di collegamenti nazionali; il porto più importante per i collegamenti internazionali è Trieste, che ha

⁸ Varie fonti delle Autorità di Sistema Portuale

relazioni intermodali esclusivamente verso Austria e Germania. Sia La Spezia che Trieste dunque, oltre ad avere le più alte quote modali ferroviarie, sono i porti con il maggior numero di collegamenti (essendo anche i principali porti *gateway* di due MTO importanti come Contship e Alpe Adria).

Dei 14 porti italiani inseriti all'interno dei corridoi europei (TEN-T) e quindi definiti *Porti Core*, ben 4 non sono collegati alla rete ferroviaria, mentre ve ne sono altri 5 che pur non facendo parte del Network TEN-T sono comunque connessi alla rete ferroviaria (Fig. 2)

Fig. 2 – L'integrazione Sistema portuale con la rete ferroviaria



Fonte: RFI

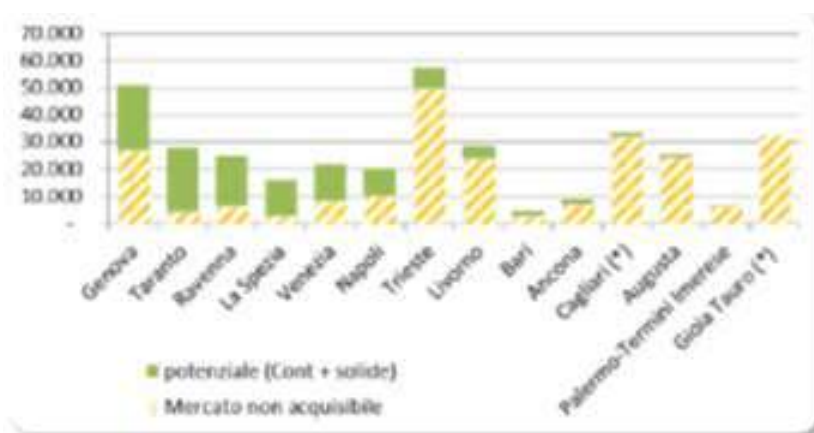
Raccordi ferroviari e gestione dei servizi dell'ultimo miglio (*handling* e manovra) rappresentano i fattori di criticità che scoraggiano o rallentano quelle strutture portuali che hanno deciso di ampliare il proprio ventaglio di offerta trasportistica. L'assenza di infrastrutture e di servizi adeguati può generare tempi e costi così elevati da minare il vantaggio competitivo che l'offerta di trasporto intermodale potrebbe assegnare allo scalo portuale.

Il raccordo, ovvero il tratto di binario che collega alla rete ferroviaria, i piazzali in cui i carri vengono caricati/scaricati, rappresenta l'elemento più delicato del sistema, l'interfaccia fra il cliente e il servizio ferroviario. In Italia la gestione dei raccordi è affidata ad RFI (Gruppo FSI) così come la gestione delle tracce. Spesso il canone di utilizzo viene giudicato dagli operatori economicamente insostenibile e le finestre orarie concesse per l'operatività non congruenti con le necessità degli utilizzatori (porto, interporto, impresa). Senza contare che la soglia minima di movimentazione

dei carri, necessaria a garantire la sopravvivenza del raccordo, talvolta non tiene conto delle realtà del territorio e della filiera industriale servita.

La ferrovia sconta inoltre un limite legato alla capacità di gestire traffici che richiedono standard di rete (sagoma e modulo) impegnativi. A tale proposito l'Amministratore delegato di RFI ha recentemente indicato⁹ tra i segmenti di traffico generato dai porti di potenziale interesse per il servizio ferroviario i container, le merci solide e le rinfuse, escludendo a priori il traffico Ro-Ro (Graf. 5) che richiede, sia materiale rotabile che configurazioni della rete ferroviaria più avanzati.

Graf.5 – Il mercato potenziale dei porti per il servizio ferroviario secondo RFI



Fonte: RFI, *Lo stato di attuazione del piano nazionale strategico*, 2016

Tale visione sembra però essere stata superata dal recente aggiornamento degli investimenti nel comparto ferroviario condivisa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti guidato, sia nel periodo di reggenza del Ministro Delrio, sia del Ministro Toninelli, attraverso il Contratto di programma 2017-2021 tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti¹⁰ che si propone di colmare questo gap infrastrutturale attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari destinati ai Porti nazionali

I più importanti incrementi delle risorse destinate agli interventi – previsti dal Contratto - riguardano il potenziamento dell'intermodalità (245 milioni di euro). Per il programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete, sono previsti investimenti pari a 219 milioni di euro. Oltre ai 130 milioni di euro destinati in via generale all'infrastrutturazione di porti e terminali, le risorse sono

⁹ .Nell'ambito del primo Forum della Portualità e della Logistica Bari, 27 Aprile 2016

¹⁰ Il Contratto di programma - parte investimenti - è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

destinate per 25 milioni di euro al nodo intermodale di Brindisi e per un identico importo allo scalo merci Bari Lamasinata. Al porto di Trieste sono destinati finanziamenti per interventi per 17 milioni di euro, 13 milioni di euro sono per lo scalo Torino Orbassano e 10 milioni di euro il terminale di Rivalta Scrivia.

Il complesso degli interventi ha un costo totale di 1 miliardo e 259 milioni di euro e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a 514 milioni di euro.

Le seguenti tabelle contemplano il portafoglio investimenti descrivendo e organizzando in quadri sintetici il complesso degli interventi in corso, già finanziati o semplicemente programmati. In particolare lo schema contiene non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del contratto ma anche quelli afferenti al piano decennale (con l'indicazione dei relativi fabbisogni), nonché un'indicazione, in un'apposita sezione delle opere in programma, la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026). Inoltre gli investimenti sono descritti secondo due punti di vista. In primo luogo essi vengono classificati per status attuativo e finanziario, tenendo cioè conto della misura e del tempo di finanziamento del fabbisogno. Pertanto sono indicati i programmi pluriennali di intervento (classe a); le opere la cui realizzazione è integralmente finanziata, nell'anno 2017 (classe b); gli interventi prioritari, il cui fabbisogno si intende finanziare nel quinquennio (classe c); gli interventi in progettazione dei quali si stima di finanziare il fabbisogno nel quinquennio successivo al contratto (classe d); gli interventi in programma rispetto ai quali il fabbisogno finanziario è stimato oltre la durata del piano (ossia oltre il 2026).

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

**Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione. Programma porti e interporti
(milioni di euro)**

Piano complessivo decennale															
		Sezione 1				Sezione 2				Sez. 3	Sez. 4				
		Opere in corso finanziate				Fabbisogni finanziari 2018-2021				Fabbisogni finanziari 2022-2026	Fabbisogni finanziari oltre il piano >2026				
	Consuntivo al 2016	Costo totale opere	CdP-I 2016	CdP-I 2017					2018	2019	2020	2021	2022-2026		
			proforma	incrementi	Stato MEF	Stato FSC	UE	EE.LL., e altro							
Programma porti e interporti – Ultimo-penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	70,14	1.259,24	295,17	219,08	514,24	365,40	64,50	50,50	33,84	40,00	40,00	40,00	40,00	500,00	85,00

Fonte: Elaborazioni ISFORT dal contratto di programma MIT-RFI 2017-2021

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021. Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione (milioni di euro). TABELLA- PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI. Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Nuovo inserimento Classe DPP	Fase finanziata Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo totale opere	Piano complessivo decennale											
						Sezione 1 Opere in corso finanziate					Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre il piano >2026	
						CdP-I 2016 proforma	incrementi	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL. e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026
Porto di Genova (Classe b)				0,00	25,80	25,80		25,80	25,80								
Potenziamento scalo Campasso	INV	RE	PD														
Porto di Trieste (Classe b)				0,00	77,00	60,00	17,00	77,00	60,00	17,00							
Completamento: potenziamento impianti Trieste Aquilinia e Servola e interventi accessori Trieste Campo Marzio	INV	RE	SF														
Fasi I e II: Interventi di consolidamento della infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto e nuovo PRG di Trieste Campo Marzio	INV	RE	AN														
Porto di Ravenna – completamento (Classe d)				0,00	50,00	0,00		0,00									50,00
Completamento: interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco	PF	SF	SF														
Porto di Ravenna (Classe b)				0,00	20,00	20,00		20,00	20,00								
1^ fase: Prolungamento dorsale destra Candiano, soppressione del RE SF Passaggio a Livello di via Canale Molinetto, adeguamento sagoma cavalcavia Teodorico e altre opere - quota RFI	INV	RE	SF														
Nodo di Livorno: potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porto di Livorno, rete ferroviaria e interporto di Guasticce (Classe b)				28,43	43,00	43,00		43,00	10,00								33,00
Nuovo impianto di Livorno Darsena (PRG ed ACEI), collegamento diretto tra l'impianto di Darsena Toscana con la linea Tirrenica in direzione nord, nuovo binario tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce:	INV	RE	ES														
				0,00	2,50	2,50		2,50	2,50								

Legenda: SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità; PP Progettazione Preliminare; PD Progettazione Definitiva; AN Attività negoziali; RE Realizzazione; ES Esercizio; INV intervento invariante; PR intervento in project review; SF intervento in progetto di fattibilità.

Classe a programmi pluriennali di interventi; Classe b interventi in esecuzione; Classe c interventi prioritari; Classe d interventi in progettazione, classe e interventi in programma.

Sezione 1 - Opere in corso finanziate, riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente Contratto; Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto; Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026 riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio; Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano: riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione (milioni di euro)

TABELLA- PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Piano complessivo decennale															
	Nuovo inserimento Classe DPP	Fase finanziata Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo totale opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021		Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre il piano >2026			
						CdP-I 2016 proforma	incrementi	CdP-I 2017	Stato MEF	Stato FSC	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL., e altro	2018	2019	2020	2021
													2022-2026			
collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce – opere sulla rete ferroviaria nazionale (Classe b)	INV+PF	RE	PD													
Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (Classe b)				1,24	25,50	25,50	25,50									
potenziamento stazione di Cagioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	INV	RE	AN													
Scalo Torino Orbassano (Classe b)				0,00	13,00	0,00	13,00	13,00								
	INV	RE	SF													
Nuovo terminale Milano smistamento (interventi RFI) (Classe b)				1,02	22,00	22,00	22,00	22,00								
	INV	RE	RE													
Terminale Rivalta Scrivia (Classe b)				0,00	9,50	0,00	9,50	9,50								
	INV	RE	SF													
Centro intermodale del Tevere (Classe e)				0,00	85,00	0,00	0,00							85,00		
	PF	SF	SF													
Scalo merci Bari Lamasinata (Classe b)				0,00	35,00	10,00	25,00	35,00	10,00							
	INV	RE	SF													

Legenda: SF Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità; PP Progettazione Preliminare; PD Progettazione Definitiva; AN Attività negoziali; RE Realizzazione; ES Esercizio; INV intervento invariante; PR intervento in project review; SF intervento in progetto di fattibilità.

Classe a programmi pluriennali di interventi; Classe b interventi in esecuzione; Classe c interventi prioritari; Classe d interventi in progettazione, classe e interventi in programma.

Sezione 1 - Opere in corso finanziate, riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente Contratto; Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto; Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026 riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio; Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano: riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di Piano.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021

Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione (milioni di euro)

TABELLA- PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI

Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

Intervento	Piano complessivo decennale																	
	Nuovo inserimento Classe DPP	Fase finanziata Classe DPP	Stato attuativo	Consuntivo al 2016	Costo totale opere	CdP-I 2016 proforma		CdP-I 2017	Sezione 1 Opere in corso finanziate				Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021				Sez. 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre il piano >2026
						incrementi	Stato MEF		Stato FSC	UE (inclusa quota nazionale)	EE.LL., e altro	2018	2019	2020	2021	2022-2026	>2026	
																		proforma
Nodo intermodale di Brindisi (Classe b)				0,00	25,00	0,00	25,00	25,00	25,00									
Infrastrutturazione porti e terminali (Classe a)	INV	RE	SF	39,44	825,94	86,37	129,58	215,94	215,10									
	INV+PF									0,84	40,00	40,00	40,00	40,00	450,00			
* NCP 3 - Porto di Venezia Marghera: "Valutazioni in corso, senza impatti immediati sulle attività avviate"				70,14	1.259,24	295,17	219,08	514,24	365,40	64,50	50,50	33,84	40,00	40,00	40,00	40,00	500,00	85,00
Totale Programma porti e interporti Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete																		

Legenda: NCP 3 Note commissioni parlamentari; DPP Documento pluriennale di pianificazione;

Fonte: Elaborazioni ISFORT da contratto di programma MIT-RFI (2017-2021)

4.3. IL PIANO DI SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA

I documenti di pianificazione del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture hanno in anni recenti identificato alcune problematiche chiave del trasporto ferroviario merci in Italia: l'infrastruttura ferroviaria nazionale non è in generale adeguata agli standard TEM (treno europeo merci). Ciò determina un *gap* nelle prestazioni dei valichi alpini e a livello nazionale una divergenza che di fatto limita i collegamenti tra nord e sud d'Italia. La prestazione del treno europeo merci deve essere garantita non solo in linea ma dal terminale di carico a quello di scarico del treno. In tal senso, spesso sono le connessioni di ultimo e penultimo miglio a essere deficitarie, e ad impedire il realizzarsi di treni merci a standard europeo. Ciò accade in particolare in corrispondenza di numerosi terminali portuali, impedendo quindi il realizzarsi di efficaci connessioni ferro-mare¹¹.

A fronte di queste criticità, occorre confrontarsi con un mercato che chiede già oggi trasporto ferroviario da e verso i porti a servizio dei grandi gruppi industriali per raccogliere traffico intermodale nazionale e continentale. Tale richiesta potrebbe aumentare se le grandi compagnie a livello globale o le iniziative che aggregano imprese ferroviarie, operatori di trasporto multimodale e gestori di nodi o terminali iniziassero a presidiare direttamente l'offerta di trasporto ferroviario merci container da e verso numerosi porti europei.

Il corpo dei documenti di pianificazione e di programmazione di settore ha individuato a partire dai principi di comodità e sostenibilità un insieme di interventi di politica di sviluppo e di sostegno del trasporto ferroviario merci finalizzati ai seguenti obiettivi:

- Incremento dell'accessibilità ferroviaria su larga scala dei porti italiani, in particolare nord tirrenici e nord adriatici;
- Sviluppo e potenziamento delle connessioni ferroviarie alpine dell'Italia con treni a prestazione europea, completamento dei corridoi nazionali a prestazione TEM;
- Interventi di penultimo ultimo miglio nei porti interessati da traffico ferroviario nonché negli interporti, piattaforme logistiche e nei principali terminali ferroviari nazionali al fine di adeguare le infrastrutture di nodo all'*upgrading* prestazionale programmato dal gestore dell'infrastruttura nazionale.

Il disegno complessivo è basato sullo sviluppo della modalità ferroviaria come

¹¹ V. Marzano, D. Aponte, M. Arena (2019) *Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia*, In Cascetta E. (A cura di) "Perché TAV. Risultati, prospettive e rischi di un progetto Paese", Il Sole 24 ORE, Milano.

elemento portante per la crescita e l'ampliamento delle *catchment area* dei porti italiani, per le connessioni continentali e per le connessioni nazionali di lunga percorrenza. La strategia si è sviluppata intorno a tre punti: infrastrutture, semplificazione ed efficientamento, incentivi. Il contratto di programma del ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI ha rispecchiato queste scelte: il volume di risorse complessivamente programmate supera i 100 miliardi di euro. Rete Ferroviaria Italiana (RFI), gestore dell'infrastruttura nazionale, realizza gli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari e sviluppa la tecnologia per la gestione in sicurezza della circolazione. Relativamente al Business Merci, il gestore dell'infrastruttura, nel piano commerciale di luglio 2018 ha individuato i seguenti obiettivi:

- Potenziare l'offerta per le imprese ferroviarie merci;
- Migliorare le condizioni in cui le imprese del settore operano negli scali, riducendo così i costi del servizio;
- Ottimizzare l'assegnazione delle tracce e migliorare la "compatibilizzazione" del traffico merci con gli altri business.

Per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, il gestore dell'infrastruttura ha individuato una serie di azioni:

- Azioni per l'*upgrading* prestazionale dei corridoi;
- Collegamenti ai porti e potenziamento terminali;
- Ottimizzazione dell'offerta e della gestione.

La logica di investimento di Rete Ferroviaria Italiana nasce dall'esigenza di adeguare le linee che fanno parte dei quattro *Core Corridor* della Rete Europea TEN-T che attraversano l'Italia: il Reno-Alpi, il Mediterraneo, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico. RFI adeguerà entro il 2030 gli oltre 5.000 chilometri di Rete TEN-T Core agli standard qualitativi richiesti dall'UE.

L'impatto degli investimenti sulla rete ferroviaria nazionale necessari per un trasporto competitivo sulla rete UE sarà importante per l'intermodalità ferroviaria, perché la lunghezza e il peso maggiorati permettono di ridurre dal 15 al 20% il costo di trasporto della merce e, quindi, di rendere conveniente il treno su nuove relazioni il cui costo oggi non lo consente.

5. LA QUESTIONE DEL LAVORO¹²

5.1. LAVORO PORTUALE E QUELLO FERROVIARIO: UN MODELLO DA SEGUIRE?

Se guardiano ai numeri assoluti, il lavoro portuale e quello ferroviario sono residuali all'interno della catena logistica, sia per addetti, sia per ricchezza generata (valore aggiunto complessivo), (Tab. 2).

Il lavoro portuale e quello ferroviario, al di là del valore economico, hanno tuttavia un *valore strategico* all'interno della catena logistica perché: presidiano due *passaggi obbligati*, il primo legato al trasferimento da terra a mare della merce (porto), il secondo legato alla sostenibilità economica e ambientale degli incrementi di traffico determinati dalla crescita della portata delle navi (intermodalità mare-ferro).

Tab. 2 - Il ranking dei lavori logistici

	Valore aggiunto (Milioni di €)	Occupati
Logistica portuale ed ausiliarie trasporti marittimi	2.213	27.611
Trasporto ferroviario di merci	69	7.500
Trasporto di merci su strada	10.571	309.153
Trasporto aereo di merci	40	696
Movimentazione merci	3.119	108.162
Altre attività di supporto connesse ai trasporti	4.015	88.043
Servizi postali e attività di corriere	7.625	161.240

Fonte: Federazione del Mare/Censis, e Isfort vari anni

Tutto ciò richiede *competenze e specializzazioni* avanzate, sia in porto, sia nello scambio ed inoltre sul vettore ferroviario, fondamentali per *assicurare una performance di qualità al complesso della catena logistica*.

Alcuni fenomeni recenti stanno mettendo in discussione tale specialità. Da una parte, processi spinti di robotizzazione dei cicli portuali riducono il contributo umano, dall'altra, la progressiva integrazione orizzontale, tra le principali compagnie di

¹² Le riflessioni riportate nel presente capitolo relative al lavoro portuale e a quello nella logistica terrestre sono condivise con un altro *paper* sempre a cura di Isfort che sarà presentato il prossimo 21 e 22 ottobre a Cernobbio nel corso del V Forum internazionale della logistica e del trasporto merci organizzato da Confcommercio-Conftrasporto

shipping mondiale, e verticale tra queste ultime e le più importanti imprese terminalistiche, i cosiddetti *global terminal operator*.

Tali processi hanno contribuito a ridisegnare la scena portuale ridefinendo ruoli e competenze di ciascun attore coinvolto. L'aumento delle dimensioni delle navi ha determinato, ad esempio, oltre che una riduzione dei porti da scalare, anche una maggiore concentrazione dell'occupazione. Altrettanto avviene per i carichi grazie al consolidamento in un numero ristretto di alleanze delle principali imprese di *shipping* globali, che determina un incremento di picchi di traffico e di domanda di lavoro intermittenti all'interno dei porti. Ma non è solo il lavoro ad essere messo sotto pressione da volumi di traffico ingenti e concentrati, ma anche gli enti di gestione delle aree portuali le cui fortune sono legate ad un numero ristretto di operatori.

Allo stesso modo in ambito ferroviario il progresso tecnologico dei mezzi di trasporto e della rete ferroviaria, nonché delle modalità di carico e di scarico della merce, ha sostanzialmente modificato il contenuto e l'ambiente di lavoro dell'addetto ferroviario. Tutto ciò fra l'altro è avvenuto, così come nel mondo portuale, contestualmente all'apertura ad operatori privati del mercato dei servizi ferroviari, aggiungendo dunque allo *stress tecnologico*, anche quello delle *dinamiche competitive* tra *incumbent* e *new comers*. Nonostante ciò l'attenzione a garantire condizioni di lavoro degne ed eque non è stata mai messa in discussione e le attuali differenze contrattuali tra *incumbent* e *new comers* si mantengono sempre entro limiti di coerenza assolutamente accettabili.

Lavoro portuale e ferroviario in questa prospettiva possono divenire punti di partenza per migliorare condizioni e qualità del lavoro lungo tutta la filiera logistico-portuale.

D'altronde i punti di connessione tra ciclo logistico portuale, trasporto ferroviario e resto della filiera logistica terrestre sono molto intensi.

5.2. IL LAVORO A TERRA

Il mercato dei servizi di trasporto merci, logistica e spedizione non è marginale. Esso al contrario è imponente dal punto di vista delle attività sviluppate, ma poco efficace dal quello dei risultati economici ottenuti.

Modelli organizzativi e sistemi tecnologici poco avanzati limitano le *performance* delle imprese di settore, mentre un sistema retributivo - appesantito da troppi balzelli che dilatano la distanza tra salario netto e costo aziendale del lavoro - stimola forme di lavoro irregolari, grigie e poco trasparenti che alimentano la polverizzazione del settore e deprimono la capacità del comparto di creare valore dalle attività di servizio.

Il settore nel suo complesso è popolato per lo più da attività imprenditoriali di piccola dimensione. La dominanza delle piccole imprese è in particolare sostenuta dal mondo dell'autotrasporto dove la presenza di aziende anche di piccola dimensione contribuisce in modo determinante alla polverizzazione del tessuto imprenditoriale. Circa il 90% delle imprese di autotrasporto ha meno di 10 dipendenti (91,7%).

Guardando invece al complesso mondo dei trasporti (sia di merci che di passeggeri), tutte quelle imprese di servizi che ruotano intorno allo spostamento di merci, alla loro manipolazione logistica e spedizione rappresentano il 70% di tale mondo, mentre gli addetti superano tale quota arrivando a raccogliere il 72% del comparto.

La modesta dimensione delle imprese si può apprezzare dalla media di occupati per azienda che non raggiunge le 10 unità, visto che le quasi 100mila aziende non arrivano ad occupare 900.000 addetti (884.677). La debolezza del tessuto imprenditoriale non si limita solo al numero medio di addetti, ma riguarda anche il livello di specializzazione del personale addetto che per il 71% è fatto da operai con livelli retributivi piuttosto contenuti con salari giornalieri medi¹³ di 80,7 € e di 75,3 € per il solo settore del magazzinaggio mentre il valore complessivo (fatturato) supera abbondantemente i 100 miliardi di € di cui oltre 66,6 sono costi interni per le aziende di domanda (*in-house*), mentre 45,2 miliardi di € sono affidati da queste ultime ad imprese specializzate di trasporti e logistica (*outsourcing*).

5.3. IL LAVORO IN PORTO

L'imponente crescita dei *global carriers* mondiali e il loro interesse per una gestione diretta, senza il ricorso ad intermediari, dei percorsi logistici integrati che hanno come origine o destinazione l'Italia è oggi un dato di fatto. Di fronte a tale scenario, l'astuzia, la creatività, l'ingegno ed il radicamento storico nei contesti portuali delle piccole imprese portuali nazionali, potrebbero non bastare nel confronto con quelle globali. La galassia di imprese e di professionisti che oggi vivono delle attività del porto rischiano di rimanere schiacciate dalla pressione esercitata dagli interessi in gioco. Il mondo portuale nazionale si trova dunque di fronte ad una nuova congiuntura critica, per certi versi simile a quella che da cui nacque il progetto di riforma del 1994 e che in fin dei conti, la recente riforma del 2016, non è riuscita a risolvere. Di fronte a questa prospettiva tale mondo ha ancora le capacità, le competenze e per gestire con intelligenza l'ingresso di *player* rilevanti nei porti senza essere spazzato via. Serve, oltre la volontà di farlo, anche la convinzione che i principali pezzi dell'attuale configurazione dei sistemi portuali (autorità di governo, imprese e lavoratori) sono necessari per superare l'attuale congiuntura.

¹³ È opportuno sottolineare che buona parte di queste posizioni lavorative sono a termine e nei casi in cui sono a tempo indeterminato molto di frequente si tratta di impegni part-time.

Il settore in tutto il mondo ha visto contrarsi la consistenza della forza lavoro. In Italia tra il 1983 ed il 2001 oltre 20.000 lavoratori di quelle che allora venivano chiamate Compagnie portuali, Enti e Aziende Mezzi Meccanici, sono usciti dal lavoro attraverso provvedimenti di prepensionamento. La forza lavoro all'interno dei Porti italiani è cambiata al punto che oggi l'età media degli addetti presenti nei porti è notevolmente diminuita rispetto a quella prima della riforma. Il dato interessante è che dal 1983 in poi la forza lavoro in porto, si è prima contratta, per poi riassumere la consistenza degli anni passati. Gli operatori portuali prima dell'avvio degli esodi di lavoratori in forza nei porti italiani erano 21.824 (soci delle compagnie e dipendenti degli operatori). Nel 1997 tale forza non arrivava a 5.000 unità (4.812)¹⁴ per tornare nuovamente oggi poco al di sotto delle 19.000 unità (18.830).

Ciò che è mutato è l'organizzazione del lavoro. Infatti mentre nel 1983 dei 21.824 addetti, 20.831 erano soci delle Compagnie portuali e solo 993 dipendenti di altre imprese, nel 2017 dei 18.830 addetti censiti da Assoporti solo 2.896 sono soci o dipendenti delle imprese di lavoro portuale temporaneo (imprese ex art.17) (Tab. 3)

La riconversione degli addetti in porto non è servita tanto a ridimensionare gli organici, quanto piuttosto a articolare diversamente la distribuzione di questi ultimi tra addetti alle dirette dipendenze delle imprese e quelli avviati alle attività portuali con l'intermediazione dei pool di lavoro temporaneo.

Nessuno oggi segnala la necessità di un nuovo ridimensionamento. Infatti la forza lavoro attualmente presente, in relazione ai volumi di traffico gestiti complessivamente dai porti italiani è assolutamente compatibile con quelle che sono le esigenze del traffico di oggi.

Si tratta di una mutazione importante che si misura con i nuovi ritmi del servizio al trasporto e con la riduzione del tempo a disposizione per caricare e scaricare una nave. I costi di gestione della medesima, sia in navigazione che in porto, sono notevolmente cresciuti così come il valore economico dei danni subiti da merci e mezzi¹⁵. L'innovazione tecnologica ha modificato qualità e intensità del lavoro in porto, ma non ha eliminato, né tanto meno ridotto all'osso, l'esigenza di addetti specializzati al trattamento delle merci in porto. La riforma portuale ha aperto i servizi portuali al mercato sottraendoli al controllo diretto degli enti pubblici.

¹⁴ G. Rossi e G. Vezzoso "Il lavoro portuale in Italia" in Porti italiani e la sfida dei mercati a cura di G. Sciutto, Sciro edizioni, 2002

¹⁵ La logistica ed il lavoro portuale, in Isfort – Federazione del Mare "Le risorse umane nel processo evolutivo del cluster marittimo" Franco Angeli, Roma 2007

Tab. 3 – Distribuzione del lavoro nei porti italiani, 2017

Porto	Art 16	Art. 17	Interinali	Art. 18	Totale
Ancona	173	5	3	34	215
Augusta	382	-		-	382
Bari	112	24	2	-	138
Barletta	26	13		-	39
Brindisi	215	18		74	307
Cagliari	240	57	8	219	524
Catania	179	-		112	291
Chioggia	-	32		-	32
Civitavecchia	841	238	4	277	1.360
Genova	151	926	38	1.549	2.664
Gioia Tauro	256	-		1.337	1.593
La Spezia	693	-		730	1.423
Livorno	570	55	41	904	1.570
Marina di Carrara	43	15		156	214
Messina	24	-		179	203
Napoli	113	83	4	536	736
Olbia-Golfo Aranci	182	-		-	182
Palermo	221	99		-	320
Piombino (*)	236	5	-	144	385
Ravenna	489	346	128	311	1.274
Salerno	126	122	23	335	606
Savona-Vado	196	183	15	268	662
Taranto	340	522	2	-	864
Trieste	586	136	5	607	1.334
Venezia	661	107	81	662	1.511
TOTALE	7.055	2.986	355	8.434	18.830

Fonte Assoport, 2018

Tale necessità è stata recepita anche dal legislatore che tramite il DL 169/2016 ed il successivo DL 232/2017 (meglio noto come Correttivo Porti) ha indicato strumenti operativi (il Piano Organico Porto e il Piano formativo) per monitorare l'evoluzione della Forza lavoro in Porto ed il mutare dei fabbisogni professionali delle imprese, nonché appostato risorse per il finanziamento delle attività formative e di riqualificazione professionale (fino al 15% della tassa applicata alle merci in transito nei Porti).

5.4. IL LAVORO IN FERROVIA

Il settore ferroviario a livello europeo è considerato tra quelli più sicuri e tutelati da contratti nazionali del lavoro in grado di garantire standard di qualità e di sicurezza piuttosto elevati.

Tuttavia secondo una recente indagine condotta dalle imprese ferroviarie e dai sindacati europei vi sono importanti differenze tra i vari Stati dell'Unione¹⁶.

Ad esempio, in Italia, il contratto di lavoro applicato dal principale operatore (Gruppo FS) non è lo stesso di quello adottato dagli altri operatori del mercato. Si tratta di un disallineamento legato alla posizione di monopolista del Gruppo FS nel mercato dei servizi ferroviari prima dell'implementazione della normativa europea relativa alla liberalizzazione del mercato.

Tuttavia dopo 20 anni dalla promulgazione di quel provvedimento sarebbe opportuno avviare in tempi brevi un percorso volto a ridurre tale disomogeneità per giungere ad un Contratto Unico nazionale dei lavoratori del settore ferroviario.

Nonostante ciò, il trasporto ferroviario, come nel caso della logistica portuale, già da tempo si è confrontato con la continua evoluzione tecnologica, sia del vettore, sia della rete ferroviaria. Tale evoluzione ha richiesto nel caso italiano, oltre che la mobilitazione delle imprese e dei lavoratori, anche del legislatore.

Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario il DEF 2017 ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro - da spendere nel triennio 2017, 2018 e 2019 - destinato alla formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci. Le risorse di cui al presente comma sono state attribuite alle imprese ferroviarie con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle attività di formazione realizzate, a condizione che le stesse abbiano comportato l'assunzione di almeno il 70% del personale formato.

6. IL CASO DEL PORTO DI TRIESTE

6.1. IL NUOVO SLANCIO DEL PORTO

La precedente legislatura ha posto particolare attenzione sulla *governance* portuale e sulla centralità dei porti nel quadro dello sviluppo infrastrutturale del Paese. Il decreto legge di riforma della legge n. 84 del 1994 (Dl 169/2016), non ha solo cambiato nome alle Autorità portuali, ma ha dato loro una nuova *mission*, ovvero di Autorità di Sistemi portuali, non solo in termini di accorpamento di più sedi portuali, ma soprattutto di competenza e responsabilità sull'area logistica in cui il porto è collocato (o i porti sono collocati). L'AdSP di Trieste in proposito con lo sviluppo degli

¹⁶ ETF/CER, *Promozione dell'occupazione e della qualità del lavoro nel settore ferroviario europeo*, Brussels 2015

Interporti regionali e l'avvio della *Freeste* (*Free Trade Zone* di Trieste) ha fin da subito interpretato questo cambiamento di ruolo.

L'allegato infrastrutture al DEF in passato è stato considerato una sorta di lista della spesa degli investimenti infrastrutturali del Paese, tuttavia dopo la pubblicazione del documento "Connettere l'Italia" esso ha avuto un orizzonte strategico di riferimento e un criterio di razionalizzazione della spesa (*spending review*)¹⁷. Anche in questo caso l'esperienza delle connessioni ferroviarie sviluppate dal Porto di Trieste verso il centro e nord Europa si pongono in linea con l'idea di dedicare le risorse pubbliche per agevolare le connessioni liberando i colli di bottiglia, colmando i *gap* e lavorando sull'integrazione dei sistemi. Il porto di Trieste è stato tra i protagonisti dell'intenso scambio diplomatico tra i governi della Repubblica popolare cinese e italiano in merito allo sviluppo dell'ampio progetto infrastrutturale "*Belt & Road Initiative-BRI*" meglio noto come "nuova via della seta". In più riprese il Porto è stato indicato come principale *gate* di accesso del quadrante meridionale europeo per le merci provenienti dal sud est asiatico. In proposito gli interventi programmati, non solo dall'AdSP ma anche dagli Enti locali (Regione e Comune) e da istituzioni nazionali (Gruppo FSI, MISE e Agenzie delle Dogane) per avviare un'area di libero scambio all'interno del porto, potenziare i collegamenti ferroviari da e per il porto, incentivare investimenti diretti da parte di aziende pubbliche e private cinesi nell'area giuliana, sembrano orientati a favorire l'avanzamento del progetto BRI cercando di potenziarne gli impatti positivi sul territorio locale.

6.2. I RECENTI ACCORDI PROGRAMMATICI

L'accordo siglato a inizio giugno 2019 tra RFI e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha avuto come obiettivo quello di migliorare in prospettiva la connessione del porto di Trieste con l'infrastruttura ferroviaria nazionale per incrementare la quota di traffico ferroviario a servizio dello scalo, l'efficienza e l'operatività dei moli con riduzione delle manovre, dei tempi di percorrenza e l'allocazione delle stazioni quanto più possibile in prossimità delle aree di carico e scarico. In particolare, il nuovo Piano Regolatore del Porto (PRP) di Trieste prevede la realizzazione di importanti interventi infrastrutturali e tecnologici, tra cui un nuovo assetto nel piano d'armamento portuale che creerà una migliore connessione con i moli V, VI e VII, l'ampliamento del Punto Franco Doganale e l'eliminazione del muro di delimitazione che non consente lo sviluppo dell'area per i binari di arrivo e partenza. Il beneficio principale consisterà nella riduzione delle operazioni di manovra per i treni in arrivo e in partenza a cui consegue un significativo incremento della capacità produttiva dell'impianto. Inoltre l'accordo richiama i potenziamenti già

¹⁷ "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture", Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-04/Allegato_MIT_AL_DEF_2017.pdf

previsti da RFI sugli impianti e linee afferenti alla stazione di Campo Marzio (dorsale portuale Servola – Aquilinia) e interventi che riguardano le stazioni di Cervignano Smistamento e Villa Opicina, che assieme a Trieste costituiscono un unico sistema di gestione del trasporto ferroviario delle merci provenienti dal porto.

Gli interventi in corso prevedono la realizzazione a Trieste Campo Marzio di un fascio per arrivi/partenze di 10 nuovi binari di cui 4 di lunghezza pari a 750 metri e un fascio di carico/scarico di 3 binari sotto gru di modulo 640 metri. È inoltre prevista, in seconda fase, la realizzazione di un nuovo apparato tecnologico, il rifacimento complessivo dei binari afferenti il molo V, VI, VII, la revisione degli impianti di Aquilinia e di Servola e il loro collegamento diretto alla linea Trieste - Venezia. Attraverso questa azione di piano, si attraggono nuovi operatori logistici determinando un incremento del traffico merci.

Un altro accordo rilevante è stato quello stipulato fra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e l'impresa di proprietà dello Stato Cinese *China Communications Construction Company*¹⁸. Tale accordo riguarda anche lo sviluppo e la gestione di infrastrutture. Il comitato Inter-governativo Italia-Cina infatti, in occasione della IX Sessione del Comitato tenutasi lo scorso gennaio 2019 a Roma, ha riconosciuto come elemento meritevole di interesse il progetto dello snodo ferroviario di Trieste "Trihub", presentato dall'AdsP del Mare Adriatico Orientale e ufficialmente inserito nella *EU-China Connectivity platform*, per la sua valenza di opportunità di rinforzo della portualità italiana nei confronti dei potenziali dell'entroterra dell'Europa Centrale e Orientale. Il progetto consiste in un piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area compresa fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della Rete Ferroviaria Italiana. Tra gli interessi comuni, le parti si propongono di migliorare attraverso progetti qualificati, investimenti e gestione infrastrutturale di alta qualità, il potenziale ferroviario – intermodale dei porti di Trieste e Monfalcone, in termini di capacità ferroviaria e ampiezza dei servizi intermodali, sia nella regione portuale dell'Adriatico Orientale sia nel retroterra ferroviario merci dell'Europa Centrale e Orientale. Oltre ai progetti in Italia, le parti hanno manifestato comune interesse allo sviluppo di impianti intermodali localizzati in aree chiave del mercato geografico obiettivo dei porti dell'Adriatico Orientale tra i quali rientra un nuovo impianto intermodale a Kosiče (Slovacchia).

¹⁸ La China Communications Construction Company è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai, presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di Dollari USA. Si tratta di uno dei pionieri dell'iniziativa Belt and Road (BRI) iniziata dal Presidente Cinese XI Jinping nel 2013.

6.3. LA COSTITUZIONE DELL'AGENZIA DEL LAVORO PORTUALE

Il Presidente dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale a proposito della firma dell'accordo di cooperazione con il Gruppo cinese "*China Communication Construction Company (CCCC)*" ha sottolineato che ciò è stato possibile anche perché l'Autorità nel corso di questi ultimi anni ha riordinato l'intera organizzazione del lavoro portuale con investimenti importanti in termini di formazione e di riqualificazione professionale, ma anche per garantire qualità e condizioni di lavoro compatibili con uno scalo moderno.

Senza dover ripercorrere la storia del lavoro portuale a Trieste, per avere un'idea di cosa dovesse essere messo in ordine può essere utile richiamare alcuni spunti riportati nel report dell'indagine sul lavoro portuale in Italia¹⁹ condotta da Isfort tra il 2011 ed il 2012, nel quale per il caso di Trieste si segnalava che "l'elevata parcellizzazione degli operatori ha determinato un'ampia frammentazione del ciclo operativo ed una conseguente precarizzazione dei rapporti di lavoro". Le conseguenze del consolidamento di questo modello operativo sono state "un minore livello di professionalità e di specializzazione del lavoro con effetti destabilizzanti anche sul livello di sicurezza in porto. Tale fenomeno è peraltro accentuato dal ricorso all'istituto del distacco²⁰".

È questa dunque la terza ragione che qualifica il caso di Trieste come una *best-practice*, poiché l'AdSP oltre aver investito su modalità di trasferimento a terra della merce sostenibili da un punto di vista ambientale ed economico, si è anche adoperata per ottenere impatti positivi anche dal punto di vista sociale.

Il principale intervento posto in essere riguarda l'armonizzazione delle varie forme di lavoro temporaneo in porto che nel corso degli anni si erano consolidate in porto attraverso la costituzione dell'Agenzia di lavoro temporaneo di Trieste (Alpt Srl).

Proprio per arginare i fenomeni regressivi rilevati nell'indagine ISFORT, l'Agenzia composta dalle imprese terminaliste presenti in porto e con la partecipazione dell'Autorità di Sistema Portuale, si è proposta di ristabilire un'organizzazione coerente con il quadro normativo di riferimento, assicurando in questo modo, oltre alla presenza del *pool* di manodopera per gestire i picchi di traffico che periodicamente interessano lo scalo, anche il veicolo di formazione e di preparazione delle nuove maestranze destinate ad essere inserite negli organici delle imprese portuali e in quelli dei terminalisti.

¹⁹ Isfort "Far West Italia, Il futuro dei porti e del lavoro portuale, Rapporti periodici ISFORT, Roma 2011.

²⁰ Il distacco di un lavoratore rientra nella generale pratica delle esternalizzazioni ed è legato prevalentemente all'organizzazione del lavoro. Nella pratica un datore di lavoro (distaccante) mette a disposizione di un altro soggetto (distaccatario) un proprio lavoratore.

Questo percorso di inserimento – così come riporta il Piano Organico Porto dell'AdSP²¹ - sarà associato ad una certificazione delle competenze, da parte dei preposti Uffici della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che stanno inserendo nel catalogo di certificazione di competenza regionale anche le figure professionali inerenti al lavoro portuale. Il percorso sarà concluso con l'accertamento delle competenze da parte dell'Azienda nella quale il lavoratore sarà inserito, susseguente il periodo di formazione *on the job*. I percorsi di accesso saranno supportati, sulla base della pianificazione triennale con aggiornamento annuale, dalle risorse economiche che si renderanno disponibili, a carico dell'Autorità di Sistema Portuale, nei limiti delle norme di legge e della pianificazione stessa.

Questo modello ha preso avvio dalla fine del 2016 con l'assunzione di 111 addetti provenienti da due realtà lavorative storicamente già presenti all'interno del Porto ma con due "vocazioni" lavorative diverse, di fatto la Minerva Servizi Srl già art. 17 e la Deltauno Srl art. 16. Già dopo i primi due anni di attività l'organico si è attestato attorno ai 190 addetti i quali, in occasione dei periodici incrementi di domanda di lavoro da parte delle imprese operative nel porto, sono supportati da una ventina di addetti interinali.

La costituzione di Alpt dunque, oltre ad aver assicurato ai lavoratori portuali un pool di lavoro temporaneo qualificato ed efficiente, ha anche normalizzato e ricondotto nell'alveo della normativa vigente un segmento del lavoro portuale che stava correndo il rischio di estinguersi o peggio di scivolare verso i margini della legalità, con effetti importanti sull'offerta complessiva di lavoro del cluster portuale locale.

6.4. I PRIMI IMPATTI SUL TRAFFICO IN PORTO E NELLE AREE LOGISTICHE *INLAND*

Negli ultimi anni il porto di Trieste ha attraversato una fase di forte sviluppo, peraltro riconosciuto a livello internazionale. La via Adriatica quindi si è affermata nel tempo come *gate* di accesso al mercato del Centro Est Europa, sia per i flussi del traffico oltre-Suez che per quelli Intra-Med. A questo va aggiunta la crescita dei volumi del porto e la sua efficienza intermodale. Nel 2018 lo scalo giuliano, in termini di traffico di treni, container e tonnellate, ha visto un aumento del 1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita: 725.500 TEU con un incremento del 18% sul 2017, e + 49% sul 2016 (Tab. 4).

²¹ AdSP MAO, Piano Organico Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli art. 16, 17 e 18 della legge 84/94 ss.mm.ii., Trieste 2018

Tab. 4: Porto di Trieste, Traffici 2017-2018 - ESPO

TIME PERIOD GOING FROM	01/01/2017 to 31/12/2017			01/01/2018 to 31/12/2018			Difference	
	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	TOTAL	%
TOTAL THROUGHPUT (Ton.)	53.500.294	8.447.160	61.947.454	53.979.948	8.896.554	62.676.502	+729.048	+1,18%
LIQUID BULK	43.737.801	12.754	43.750.555	43.233.947	788	43.234.735	-515.820	-1,18%
Crude oil	42.238.502	0	42.238.502	41.316.124	0	41.316.124	-922.378	-2,18%
Refined (petroleum) products	1.287.872	12.754	1.300.626	1.800.466	788	1.801.254	+500.628	+38,49%
Gaseous, liquified or compressed petroleum products and natural gas	0	0	0	0	0	0	0	
Chemical products	52.784	0	52.784	66.202	0	66.202	+13.418	+25,42%
Other liquid bulk	158.643	0	158.643	51.155	0	51.155	-107.488	-67,75%
DRY BULK	1.545.652	93.943	1.639.595	1.546.450	119.058	1.665.508	+25.913	+1,58%
Cereals	150.220	7.403	157.623	194.870	2.968	197.838	+40.215	+25,51%
Foodstuff/Fodder/Oil seeds	0	0	0	0	0	0	0	
Coal and lignite	393.437	9.000	402.437	317.004	59.307	376.311	-26.126	-6,49%
Ones/cement/lime/plasters	577.481	31.627	609.108	571.756	13.953	585.709	-23.399	-3,84%
Metallurgical products	424.514	0	424.514	462.820	0	462.820	+38.306	+9,02%
Chemical products	0	0	0	0	0	0	0	
Other dry bulk	0	45.913	45.913	0	42.830	42.830	-3.083	-6,71%
GENERAL CARGO	8.216.841	8.340.463	16.557.304	9.199.551	8.576.708	17.776.259	+1.218.955	+7,36%
Containerized (including Ro-Ro containers)	3.554.505	3.416.008	6.970.513	4.151.117	3.996.791	8.147.908	+1.175.295	+16,86%
Ro-Ro (excluding Ro-Ro containers)	4.211.287	4.632.673	8.843.960	4.205.858	4.444.247	8.650.105	-193.855	-2,19%
Other general cargo	450.949	289.782	740.731	842.576	135.670	978.246	+237.515	+32,06%
ADDITIONAL INFORMATION								
NUMBER OF CALLS			2.339			2.266	-73	-3,12%
GROSS TONNAGE			77.678.164			80.712.519	+3.034.355	+3,91%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Il settore delle merci varie ha visto un incremento del 7,30% sul 2017 e il settore delle rifuse solide un aumento del 1,60 %. Le rinfuse liquide hanno subito una lieve flessione (-1%) così come il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%)

A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni (che corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada), con un incremento del 12 % sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso²²(Tab. 5).

²² "Porto di Trieste, traffico 2018: record per tonnellate, treni e container", Trasporti-Italia.com, 29 gennaio 2019

Tab. 5 – Traffico container – Porto di Trieste

TIME PERIOD GOING FROM	01/01/2017 to 31/12/2017			01/01/2018 to 31/12/2018			Difference	
	IN	OUT	TOTAL	IN	OUT	TOTAL	TOTAL	%
NUMBER OF CONTAINERS (in TEUs)	303.092	313.061	616.153	361.342	364.084	725.426	+109.273	+17,73%
Hinterland	167.790	181.247	349.037	210.732	223.353	434.085	+85.048	+24,37%
Empty	27.371	38.760	66.131	20.122	40.974	61.096	-5.035	-7,61%
Full	140.419	142.487	282.906	190.610	182.379	372.989	+90.083	+31,84%
Transhipped	135.302	131.814	267.116	150.610	140.731	291.341	+24.225	+9,07%
Empty	2.443	0	2.443	6.000	0	6.000	+3.557	+145,60%
Full	132.859	131.814	264.673	144.610	140.731	285.341	+20.668	+7,81%
NUMBER OF VEHICLES	149.405	165.300	314.705	150.222	159.202	309.424	-5.281	-1,68%
Number of Ro-Ro units	144.969	157.557	302.516	145.143	154.200	299.343	-3.173	-1,05%
Number of private vehicles	48	176	224	22	104	126	-98	-43,75%
Number of commercial vehicles	4.398	7.567	11.965	5.057	4.898	9.955	-2.010	-16,80%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

L'analisi del sistema logistico regionale, tenendo conto dello sviluppo dei flussi del traffico delle merci che interagiscono sugli interporti e sui porti, consente di apprezzare la situazione infrastrutturale dei tre nodi logistici di Cervignano, Pordenone e Gorizia, e quelle dei due porti di Trieste e Monfalcone, specializzati nella gestione dei flussi di traffico intermodale (container e Ro-Ro), del *project cargo* e convenzionale.

I flussi del traffico in importazione ed esportazione generati dal comparto produttivo regionale, sia nelle relazioni oltremare che in quelle del mercato interno, valutando quindi la fattibilità di un modello di offerta di trasporto intermodale ferrovia/strada sulle direttrici di connessione porti/nodi/impresе, con l'obiettivo di massimizzare l'utilizzo del network ferroviario regionale e togliere consistenti volumi di traffico pesante dalla strada, garantendo quindi efficienza e costi competitivi (Tabb. 6 e 7).

Tab. 6 – Flussi di merce generato dai distretti industriali di Udine e Pordenone

DATI COMPLESSIVI DEL CAMPIONE DI TRAFFICO ANALIZZATO NEI DUE DISTRETTI INDUSTRIALI DI UDINE E PORDENONE	FLUSSO	MERCEOLOGIA	VIA STRADA TON	VIA FERRO TON	TOTALE TON	DI CUI VIA MARE TON
	IN-OUT	CARICO GENERALE	3.804.536	613.520	4.418.056	1.789.483
		SHARE MODALE	86,11%	13,89%	100,00%	40,50%

Fonte: AIOM, 2018

Tab. 7 – Movimentazione ferroviaria nel Porto di Trieste (2016-2018)

		2016	2017	2018	Var. % (16/18)
Porto Industriale	Rinfuse Solide e Liquide	1.831	2.281	2.132	16,4
	Porto Franco Nuovo				
	Container	1.664	2.235	3.213	93,1
	Ro-Ro	3.672	3.849	4.019	9,4
	Rinfuse solide	23	18	5	-78,3
	Ro-La	441	299	363	-17,7
	Totale treni movimentati	5.800	6.400	7.600	31,0
Totale Porto Industriale + Porto Franco		7.631	8.682	9.732	27,53

Fonte: Autorità di Sistema del mare Adriatico Orientale

In considerazione di quanto avvenuto nel periodo 2017-2018 per quel che concerne gli assetti istituzionali, l'evoluzione del mercato interno della logistica e della portualità nella regione, si possono richiamare i seguenti *drive* di cambiamento²³:

- 1) la crescita esponenziale del traffico ferroviario intermodale del porto di Trieste da e per i mercati del Centro Europa, sospinta, nel comparto contenitori, dal rafforzamento delle toccate al Terminal del Molo VII da parte della principale alleanza armatoriale la 2M (Maersk e MSC) con l'inserimento graduale di navi di grande capacità e doppia toccata a Trieste che ottimizza il *transit-time* per il carico in import, e nel comparto del trasporto combinato Ro-Ro, dalla acquisizione da parte della società danese DFDS-Group del gruppo turco U.N.Ro-Ro, con la conseguente estensione dei collegamenti ferroviari intermodali al Nord Europa, inclusa la penisola Scandinava;
- 2) il conseguente rapido avvicinamento al livello di saturazione dell'infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste, in entrambi i settori dello scalo di Campo Marzio, quello interno al Punto Franco che comprende i binari di movimentazione da e per i terminal portuali e quello esterno con i binari di arrivo e partenza;
- 3) le ripetute missioni e manifestazioni in Estremo Oriente e in Cina, a livello governativo nazionale e regionale e dell'Autorità di Sistema Portuale di Trieste, volte a promuovere il *gateway* portuale regionale in concomitanza con il progressivo avanzamento del noto progetto cinese della "*Belt & Road Initiative*" lungo l'asse di penetrazione Adriatico-Centro-Est Europa.

²³ Indicazioni emerse a conclusione dello studio AIOM dedicato al sistema logistico regionale in funzione dello sviluppo dei flussi del traffico delle merci che interagiscono sugli interporti e sui porti, ottobre 2018

7. CONCLUSIONI

Al termine di questa sintetica dissertazione circa le prospettive dell'intermodalità ferroviaria in ambito portuale è difficile trarre delle conclusioni, tuttavia si possono indicare alcune piste di lavoro. Infatti se, da una parte, appare ineludibile il progressivo consolidamento di una posizione vieppiù dominante delle multinazionali del trasporto (*global carriers*) all'interno delle catene logistiche globali, d'altro canto, è allo stesso modo possibile che ciò avvenga scongiurando i potenziali danni collaterali di questo processo.

I limiti dell'eccessiva concentrazione del mercato dei trasporti marittimi internazionali (pressione sull'infrastrutturazione portuale, rallentamento delle frequenze delle linee, riduzione dei porti toccati, ecc..) sono stati di recente brillantemente posti in evidenza nello studio di Olaf Merk²⁴ circa l'impatto delle alleanze nel settore del trasporto contenitori. Nel presente documento sono stati invece identificati gli strumenti necessari (definiti contrappesi nel cap. 2 - considerazioni di sintesi) per contrastare il dispiegarsi di effetti nocivi, sia in termini economici, che ambientali e sociali.

Dal punto di vista imprenditoriale la dimensione multinazionale e la leva finanziaria che possono mettere in campo i *global carrier* limita fortemente il confronto competitivo, ad esempio sulla scena portuale, con i piccoli operatori locali. Allo stesso modo, guardando all'oltreoceano a terra della merce, nel segmento dell'autotrasporto la prevalenza di piccoli imprenditori ripropone lo stesso limite. Al contrario, nel segmento del trasporto ferroviario la dimensione di molti operatori è coerente con quella dei *global carrier* e agevola dunque un più equo confronto competitivo mantenendo pertanto aperto il mercato.

Proprio per garantire adeguato spazio ai piccoli, come ai grandi operatori è altresì opportuno che gli organi istituzionali preposti al controllo e allo sviluppo delle sedi portuali svolgano fino in fondo il loro ruolo di *Authority* e meno quello di *Agency*. In tal senso appare evidente, richiamando il recente dibattito attorno alla necessità di trasformare le Autorità di Sistema Portuale da Enti pubblici a Società per Azioni, che fin tanto che esse avranno un ruolo e una funzione pubblica, potranno anche ergersi a garanti dell'equità delle condizioni di mercato, se perderanno tale funzione verrà meno tale garanzia.

Inoltre è opportuno proseguire lungo il tracciato del rafforzamento dell'armatura infrastrutturale del Paese. Si tratta di un orizzonte strategico truardato più

²⁴ ITF OCDE (2018) "*The impact of alliances in container shipping*", Paris

sull'innalzamento dell'accessibilità del Paese, che su un incremento generalizzato delle infrastrutture di trasporto. "Connettere l'Italia" significa consentire ai nodi principali di trasporto (Porti, Aeroporti, Interporti, ecc.) di collegarsi con i principali bacini di produzione e di consumo nazionali ed europei, garantendo un attraversamento dell'arco alpino efficace, efficiente e sostenibile da un punto di vista ambientale.

Connessioni, efficacia, efficienza e sostenibilità non si ottengono solo con interventi infrastrutturali, ma richiedono anche un'offerta di servizi di trasporto e di logistica diversificata. A tale proposito si conferma la necessità di proseguire l'impegno, sia del Governo, sia di molte amministrazioni regionali, volto ad incentivare il potenziamento di quei servizi a maggiore capacità di carico ed a minor impatto ambientale (trasporto marittimo e ferroviario) attraverso misure, anche qui non di generico sostegno, ma indirizzate verso il raggiungimento di obiettivi specifici e quantificabili, come nel caso del Marebonus, o del Ferrobonus, ed in grado quindi di stimolare, sia la domanda, sia l'offerta di servizi di trasporto verso lo sviluppo di connessioni trasportistiche virtuose.

Infine la questione del lavoro rappresenta un ultimo tassello fondamentale per rendere sostenibile la direzione verso cui si sta orientando il mercato dello *shipping* e della logistica. Condizioni di lavoro degne e crescita professionale degli addetti sono la garanzia, non solo del contrasto all'insorgere di rapporti di lavoro al limite della legalità, ma soprattutto della sostenibilità economica dei nuovi scenari di mercato.

L'esperienza del Porto di Trieste mostra con tutta evidenza che investimenti infrastrutturali, regia istituzionale dell'AdSP in accordo con i vari livelli di Governo (nazionale e locale) uniti allo sforzo di garantire equità, sicurezza e qualità del lavoro pagano, sia in termini sociali (più occupazione), sia economici (incremento dei traffici).

8. RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

AdSP MAO, *Piano Organico Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli art. 16, 17 e 18 della legge 84/94 ss.mm.ii.*, Trieste 2018

AIOM, *Studio del sistema logistico regionale in funzione dello sviluppo dei flussi del traffico delle merci che interagiscono sugli interporti e sui porti*, Trieste ottobre 2018

Baccelli O., *Il futuro del trasporto ferroviario merci in Italia. Opportunità e problematiche*. Breve inquadramento dello scenario di contesto. Presentazione, Università Bocconi, 4 aprile 2019

Bologna S., *Le multinazionali del mare*, EGEA, 2010

Bologna S. e Curi S., *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali* n. 161, 2019

Commissione Europea, *Sesta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario*, Relazione al Parlamento Europeo, Strasburgo Febbraio 2019

ETF/CER, *Promozione dell'occupazione e della qualità del lavoro nel settore ferroviario europeo*, Brussels 2015

ISFORT *Far West Italia, Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Rapporti periodici ISFORT n. 15, Roma 2011

ITF OCDE (2018) *The impact of alliances in container shipping*, Paris

Kreutzberger E., Konings R. (2016) "The challenge of appropriate hub terminal and hub-and-spoke network development for seaports and intermodal rail transport in Europe", *Research in Transportation Business & Management*, 19, pp. 83–96, DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.05.003>

Lupi M., Pratelli A., Giachetti A., Farina A. (2018) "Il trasporto ferroviario in Italia: una analisi dei collegamenti ferroviari di trasporto combinato", *Osservatorio Ingegneria Ferroviaria*, 3/2018, pp. 209-245

Marzano V., Aponte D. e Arena M., *Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia*, in E. Cascetta, Perché TAV, Sole 24Ore, 2019

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2017, "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti", Anni 2015-2016.

UNCTAD (2018) "Review of maritime transport", United Nations, New York and Geneva, 2019

Van De Voorde E., Vanelslander T. (2014). Trends in the maritime logistics chain: vertical port co-operation: strategies and relationships. In: Vanelslander T., Sys C., (Eds.), *Port Business, market challenges and management actions*, University Press Antwerp, Antwerp, pp. 121-140