



Progetto di ricerca:

Lo sviluppo del sistema Portuale della regione Lazio

A cura dell'Ufficio Studi della Fit Cisl del Lazio



Sommario

1. <u>Da dove partiamo</u>	4
2. <u>Lo scenario attuale</u>	8
2.1. <i>Portualità dopo la riforma Delrio</i>	8
2.2. <i>Dati e considerazioni preliminari</i>	9
2.3. <i>Le infrastrutture e la mobilità regionale quale volano per lo sviluppo economico.</i>	12
2.4. <i>Il corridoio Euromediterraneo e le TEN – T</i>	14
2.5. <i>La Zona Logistica Semplificata</i>	15
3. <u>Obiettivi</u>	17
3.1. <i>Sistema Portuale</i>	18
3.2. <i>Sistema della Logistica</i>	19
3.3. <i>Intermodalità</i>	21
3.4. <i>Governance, Istituzioni e Parti Sociali</i>	23
4. <u>Metodologia e Strumenti</u>	25
5. <u>Divulgazione dei risultati</u>	26
6. <u>Cronoprogramma</u>	27

La Fit Cisl nasce nel 1977 in occasione del Congresso indetto dai sindacati e dalle federazioni dei trasporti - porti della CISL: FENLAI, FILAC, FILMPESCA, FILP, FILTAT, SAUFI.

Sul piano internazionale aderisce alla International TransportWorkers' Federation (ITF), all'European Transport Workers' Federation (E.T.F.) e, tramite la Cisl, alla Confederazione Europea dei Sindacati (CES).

La Federazione Italiana Trasporti del Lazio è l'articolazione regionale della FIT che organizza e rappresenta i lavoratori dei trasporti, dell'ambiente e dei servizi ed **è titolare della:**

- rappresentanza politica nei rapporti esterni all'organizzazione;
- definizione e gestione della politica dei trasporti e dell'ambiente;
- contrattazione collettiva a livello Regionale e Comunale;
- politica organizzativa e della formazione, della politica dei quadri e dell'insieme delle risorse;
- contribuzione e del tesseramento;
- definizione del regolamento e dei trattamenti per tutto il personale operativo e per i dirigenti (dipendenti, distaccati legge 300/70, distaccati con paga);
- definizione dei programmi di nuova sindacalizzazione e di proselitismo;
- proclamazione degli scioperi;
- organizzazione dei servizi.

Come sindacato dei trasporti l'impegno si rivolge verso settori cruciali per l'economia italiana, in un'azione che non si limita solo alla tutela dei lavoratori, ma si estende, più in generale, anche alle opportunità di crescita e d'innovazione di Trasporti, Logistica e Ambiente.

1. Da dove partiamo.

Le opportunità per un nuovo modello di sviluppo territoriale.

La regione Lazio vale attualmente circa il 11.5% del PIL nazionale, fortemente condizionata, sia in positivo che in negativo, dalla presenza di Roma Capitale. Oltre ad essere la regione delle istituzioni, racchiude anche delle eccellenze industriali che hanno sofferto particolarmente gli anni della crisi economica, la quale ha avuto, quantomeno, il merito di mostrare le carenze e le grandi criticità, tuttora in essere, che penalizzano lo sviluppo economico produttivo della regione rendendola poco appetibile sotto il profilo degli investimenti e dei nuovi insediamenti industriali.

Tra le criticità ricorrono sicuramente i fattori nostrani dell'elevata pressione fiscale, dell'eccessiva burocratizzazione e della lentezza del sistema giudiziario. Tuttavia il primo grande ostacolo da fronteggiare per evitare una deriva isolazionista è quello del potenziamento delle reti di comunicazione materiali e immateriali.

Sono infatti le reti di trasporto e comunicazione che, in termini concreti, tengono connesse e funzionanti le reti globali della produzione. La costruzione di un mercato delle reti capace di garantire efficienza e fluidità è la conditio sine qua non per rispondere alle sfide competitive globali. Per questo la sfida per uno sviluppo territoriale attrattivo per imprese e cittadini, passa attraverso la generazione di un nuovo ecosistema di servizi, di gestione di flussi di informazioni e di mobilità, con cui allacciare la dimensione locale alle nuove geometrie globali. Tutto questo per le imprese si traduce in opportunità di approvvigionamento, produttività, velocità di consegna, economicità, efficienza, e per i cittadini occupazione, sostenibilità, vivibilità e possibilità di movimento.

In questa prospettiva lo sviluppo della portualità può, per le sue caratteristiche intrinseche, rappresentare l'elemento di innesco per attivare quei mutamenti generativi della scala di valore economico/produttivo dell'intero territorio regionale.

La necessità di un'indagine che abbia ad oggetto le potenzialità e le opportunità di sviluppo del network dei porti del Lazio deve necessariamente partire da quattro assunti di base:

1. I porti sono i punti materiali di snodo delle dinamiche economiche globalizzate;
2. Il loro sviluppo rappresenta l'elemento strutturale di sostegno alla crescita dell'intera filiera produttiva industriale e commerciale, che nel Lazio manca ancora di una propria identità;

3. Sono bacini occupazionali che racchiudono enormi potenzialità sia in termini quantitativi che qualitativi, dove, attraverso la contrattazione, si possono introdurre elementi di novità significativi per quanto concerne le tutele dei lavoratori e la partecipazione economica degli stessi;
4. Rappresentano, in ottica di sviluppo, il perno intorno al quale rigenerare e far evolvere l'intero sistema della logistica e della pianificazione delle reti infrastrutturali, materiali ed immateriali, di sostegno, attraverso le quali ridisegnare i profili della mobilità e della vivibilità cittadina regionale.

Gli scali portuali vengono intesi sempre più quali parti integranti di un processo innovativo, in cui la logistica e gli operatori del trasporto sono coinvolti nel trasferire valore al consumatore finale. Valore che si genera nel momento in cui si forniscono pacchetti di servizi logistici differenziati in funzione delle esigenze del cliente (*economie di scopo*) e si riducono i costi legati ai processi produttivi e distributivi, che possono dispiegarsi a livelli di distanza anche notevoli, grazie alla collaborazione inter-organizzativa e tecnologica (*economia di prossimità*).

Le differenti tipologie di integrazione finalizzate al maggior conseguimento di economie di scopo e di prossimità, possono essere sinteticamente distinte in:

- **Infrastrutturale/territoriale** (integrazione funzionale e territoriale con altre infrastrutture e terminali di trasporto multimodale e con centri e poli logistici posti a diverse scale di distanza dal terminale marittimo);
- **Geoeconomica/networking** (integrazione di rete e di relazioni commerciali con altre aree economiche a livello regionale, nazionale ed internazionale);
- **Modale** (livello di integrazione tra sistemi di trasporto convergenti nei nodi portuali relativi a più modi di trasporto nell'ottica dell'intermodalità);
- **Settoriale/di filiera** (integrazione dei servizi e dei processi logistici portuali e delle filiere produttive e/o distributive, anche con riferimento ai cluster territoriali di agglomerazione di imprese, per l'individuazione delle fasi di potenziale creazione di valore aggiunto di processo logistico nella dimensione verticale di attività complementari svolte lungo diverse filiere);
- **Gestionale/organizzativa** (integrazione e cooperazione fra soggetti economici interni ed esterni al sistema marittimo portuale, sia sotto l'aspetto manageriale sia sotto il profilo

della condivisione delle procedure e sistemi informatizzati di scambio di dati, informazioni, documenti, ecc.;

- **Istituzionale** (integrazione con organismi pubblici a vario titolo interessati ai processi funzionali, di pianificazione e di realizzazione, di azioni e interventi ordinari, straordinari e di sviluppo infrastrutturale;
- **Tecnologica** (condivisione di piattaforme tecnico-operative, informative e comunicative standardizzate e implementazione comune di innovazioni tecnologiche tra diversi attori delle catene logistiche coinvolgenti anche funzioni e servizi portuali.¹

Oggi il costo della Logistica, al pari di quella dell'elettricità, è più alto rispetto a quello dei principali competitors e lo stato delle infrastrutture non è ancora sufficientemente qualificato per sostenere una logistica avanzata. Se è vero che in questi anni la qualità della logistica in Italia è migliorata, il confronto con le altre realtà europee, in particolare con le regioni del Nord, ci vede ancora in netto ritardo. L'Italia, dunque possiede ampi margini di recupero di efficienza della logistica se si sarà in grado di orientare efficacemente la pianificazione apportando benefici alle imprese e alla collettività mediante scelte attente e condivise.

Tra le altre, una questione sensibile relativamente al tema della riduzione dei costi della logistica è quella dello scarso grado di intermodalità: gomma/ferro e gomma/nave, con situazioni differenziate e difformi da territorio a territorio in cui la gestione e, prima ancora, la pianificazione dei centri intermodali risulta ancora largamente problematica.

E' ormai noto che non solo al cambiare dell'uso del territorio coincide una rimodulazione delle attitudini di mobilità ma anche ad un riassetto del sistema dei trasporti può coincidere una nuova ed automatica riconfigurazione delle scelte di locazione residenziale e delle attività produttive. L'uso del suolo, è stato dimostrato, dipende dal grado di accessibilità delle diverse aree e quindi dall'offerta di sistemi e terminali di trasporto. E' stato visto come l'offerta di infrastrutture e servizi di trasporto è strettamente legata al sistema delle attività e alle conseguenti reciproche interazioni e l'uso del territorio dipende quindi dal grado di accessibilità delle diverse aree. Vanno Individuati

¹ Lucio Siviero e Fabio Carlucci, Università degli Studi di Napoli, "Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del livello di integrazione logistica".

dai modelli di interazione trasporti-territorio tutti i progetti infrastrutturali per modificare il centro urbano nella direzione della città progettata².

Integrazione tra infrastrutture dei trasporti e catene della logistica, intesa come da formulazione dell'European Council of Logistic, rappresentano obiettivi, come già indicato, essenziali per lo sviluppo territoriale e di sistema, anche in chiave ambientale.³

In questa rappresentazione la NAVE, in sostanza, si configura come il fattore di innesco di una catena di effetti che hanno coinvolto, dallo stadio neoindustriale in poi, tutte le altre forme di trasporto, un elemento della rete di comunicazioni che dalla scale locale trasla progressivamente verso quella globale configurando un'azione gerarchica tra nodi sempre più globale⁴.

² Stefano Carrese e Stefano Saracchi, Facoltà di ingegneria dell'università degli studi di Roma TRE, "Modelli di interazione trasporti-territorio per la scelta delle priorità di intervento con vincoli di spesa pubblica".

³European Council of logistic:"...processo di pianificazione, implementazione e controlli dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo con lo scopo di soddisfare le esigenze dei clienti".

⁴Sellari Paolo, Università Sapienza di Roma, La geopolitica dei trasporti (2011).

2. Lo scenario attuale.

2.1. Portualità dopo la riforma Delrio.

La normativa di riferimento del sistema Portuale italiano è la legge 84/94 che ha subito una significativa riforma con il D.Lgs 169/2016 voluto dal ministro Delrio. La riforma rientra nella pianificazione generale c.d. “Connettere l’Italia”, che ad oggi resta l’unico piano di sviluppo in essere. Con il decreto si ridisegna l’assetto e la governance delle Autorità Portuali attraverso la definizione di 15 Autorità di sistema portuale (Adsp). La nuova architettura nasce dall’esigenza di superare il gap organizzativo ed infrastrutturale ancora altamente limitante rispetto alla crescente concorrenza dei porti spagnoli ed africani, alimentati dalla crescita della **c.d. blu economy che ha nel Mediterraneo circa 1/5 del traffico mondiale**. Alle funzioni di regolazione, controllo e coordinamento, si assegnano alle Adsp anche quelle di indirizzo, programmazione, promozione e amministrazione delle aree dei beni del demanio marittimo.

Le Adsp sono degli Enti pubblici non economici. Una definizione probabilmente penalizzante in termini di governance rispetto ad un mercato che richiede sempre più velocità decisionale e di programmazione attraverso cui orientare traffici, economia ed investimenti. Fattori che non sono sfuggiti al legislatore, che ha ravvisato la necessità di fare sistema tra i porti italiani, attraverso la costituzione della **15 Adsp** e la previsione di una **Conferenza nazionale dei presidenti** delle stesse. I Porti del Lazio (Gaeta – Fiumicino – Civitavecchia) sono raggruppati sotto l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro – Settentrionale. Questa si compone dei seguenti organi:

- **Presidente;**
- **Comitato di gestione:**
 - Presidente
 - Designati della Regione
 - Designati dei Comuni sede dei porti
- **Organismo di partenariato:** luogo designato alla condivisione e al confronto rispetto agli aspetti decisionali legati alla gestione dei porti, in cui sono presenti i principali portatori di interessi privati e le parti sociali.

Documenti dell’Adsp:

- **Piano Regolatore di sistema portuale**

- **Piano Operativo Triennale (POT)**

Elemento di criticità.

Se il nuovo assetto dato dal decreto Delrio ha il merito di fare chiarezza rispetto alla governance e l'indirizzo cooperativo che deve determinarsi tra le 15 Adsp al fine di fare sistema ed essere appetibili su un mercato altamente competitivo, proprio questa condizione potrebbe venir meno a causa della definizione delle stesse autorità quali Enti non economici.

Si scontra in questa articolazione una diversa impostazione che vede la portualità del Nord Europa orientata verso assetti privati e quella del Sud ancorata ad un sistema pubblico.

2.2. **Dati e considerazioni preliminari.**

Il network dei porti dell'Adsp del Mar Tirreno centro-settentrionale si pone, in primo luogo, come un complesso di infrastrutture organizzate a servizio dei distretti produttivi e di consumo della regione Lazio, garantendo agli stessi un diretto accesso al sistema delle relazioni marittime internazionali.

Con 5.9 milioni di abitanti il Lazio è ormai la seconda regione italiana per popolazione e, come già sottolineato, contribuisce al PIL nazionale per una quota del 11,5%.

Nel primo semestre del 2017, beneficiando del rafforzamento della congiuntura mondiale e di quella dei paesi dell'Unione Europea (UE), le esportazioni di beni sono aumentate del 15,5 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (8,0 per l'Italia). L'espansione delle vendite all'estero ha interessato tutti i principali settori di specializzazione regionale.

Quasi due terzi della crescita complessiva è riconducibile ai mezzi di trasporto, soprattutto grazie all'automotive che ha triplicato le vendite nel 2017. In questo settore sta giocando un ruolo determinante il rilancio del polo di Cassino con lo stabilimento Fiat Chrysler Automobiles, presso il quale è in produzione la vettura modello Giulia, la cui commercializzazione sui mercati esteri si realizza anche con il contributo delle infrastrutture del porto di Civitavecchia presso cui avviene l'imbarco sulle navi *car-carrier* dirette agli scali nordamericani. Purtroppo nel 2018 si è registrata una importante flessione nelle esportazioni con percentuali prossime al 40 per cento, dovute all'effetto negativo dei mercati che hanno avuto un riflesso negativo nella produzione degli stabilimenti FCA di Cassino.

Dopo la flessione del 2016, la chimica e la farmaceutica sono tornate a crescere, contribuendo all'aumento delle esportazioni regionali per oltre un quinto. Due terzi delle vendite all'estero sono state realizzate verso i paesi dell'UE, dove la crescita è stata del 9,4 per cento (più intensa verso la Germania, Regno Unito e Spagna); mentre si è registrata una flessione verso il Belgio che rimane il principale Paese di destinazione dell'export. Tra i mercati extra UE, il principale aumento è stato registrato verso gli USA (dopo la flessione del 2016) ed è proseguita l'espansione verso l'Asia; le vendite verso la Cina sono più che raddoppiate, ma il loro contributo resta ancora molto contenuto. *(Dati Rapporto Bankitalia)*

Il volume più significativo di merci in export sono diretti verso i Paesi dell'Europa del Nord (Belgio e Germania in testa), ma negli ultimi periodi si stanno registrando sensibili incrementi nelle destinazioni dirette verso i Paesi dell'Asia orientale e del Medio oriente.

Un elemento che merita attenzione è sicuramente lo sviluppo della c.d. nuova Via della Seta, in considerazione dell'iniziativa posta in essere dal Governo cinese denominata **One Belt One Road** che prevede ingenti finanziamenti infrastrutturali finalizzati agli obiettivi della creazione di una via marittima ed una terrestre-ferroviaria che consentiranno alla Cina di espandere i rapporti commerciali con l'Europa.

Accanto agli aspetti commerciali, degna di menzione è la Direttiva(UE) n.2012/33, del 21 novembre 2012, con la quale si prevede, entro il 2020, un'ulteriore riduzione del contenuto massimo di zolfo consentito nei combustibili utilizzati per le navi, segnatamente pari allo 0,50% e ciò sia dopo l'ormeggio che in navigazione.

Per garantire l'osservanza dei predetti limiti, l'orientamento che sembra stia prendendo piede è l'utilizzo, quale combustibile delle navi, del Gas **Naturale Liquefatto(GNL)**.

Il GNL è ancora, tuttavia, scarsamente utilizzato (ad esclusione delle navi norvegesi e di quelle che operano nel Mar Baltico), in assenza di una rete di impianti di rifornimento di GNL nei porti europei (nel Mediterraneo solo il porto di Marsiglia e Barcellona dispongono di siffatti impianti). Per il momento i servizi di GNL vengono principalmente resi alle navi ormeggiate, attraverso autobotti (ISO-container) che riforniscono in banchina navi alimentate a GNL oppure attraverso bettoline/navi shuttle. A tale ultimo riguardo si segnala che il Porto di Civitavecchia è stato il primo porto in Italia ad aver attuato un'operazione di somministrazione di GNL ad una nave attraverso una bettolina ed è il primo porto in Italia ad aver avviato una conferenza di servizi volta ad

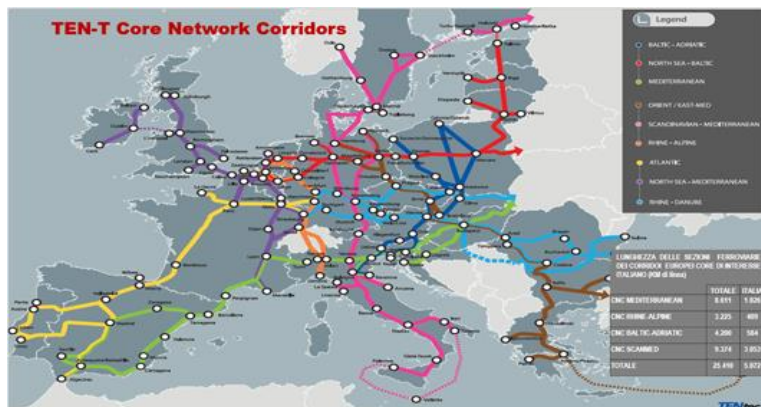
autorizzare un'operazione di fuelling di GNL attraverso un ISO container. Elementi che vanno presi in seria considerazione anche in relazione alla crescita delle costruzioni di navi da crociera dotate di motori dualfuel, che permettono di navigare sia con combustibili tradizionali che a GNL.

Proprio nel settore della crocieristica infatti Civitavecchia continua a crescere con un totale di 2.339.676 passeggeri imbarcati, sbarcati ed in transito (+3%), confermandosi nel 2017 come lo scalo leader nel traffico di settore in Italia, precedendo nettamente i porti di Venezia (1.605.660) e Napoli (1.306.151) e collocandosi, a livello europeo, di poco dietro al porto di Barcellona (2.683.594). Un trend che ha fatto registrare nei primo semestre 2018 ulteriori margini di crescita nella misura del 2% dei passeggeri di linea e del 17% dei croceristi.

Per quanto riguarda il traffico merci, nel primo semestre del 2018 cresce il traffico complessivo nel porto di Civitavecchia (+3%), stabile nel porto di Fiumicino ed in flessione dell'8% nel porto di Gaeta. Sulla base del dato complessivo dei tre scali dell'AdSP si registra una crescita complessiva dell'1,3% e segnatamente una crescita del tonnellaggio movimentato, con 8 milioni e 200 mila tonnellate complessive (+105 mila tonnellate). La crescita del porto di Civitavecchia risulta trainata principalmente dal traffico di merci in colli (3.120.000 tonnellate) che, nel complesso, crescono di oltre il 14% grazie ad un ulteriore incremento delle merci trasportate in container (+4,3%) e, soprattutto, delle merci trasportate in modalità RO-RO, incrementate per oltre il 17%, con oltre 53 mila T.E.U. ed oltre 120 mila mezzi pesanti movimentati al 30 giugno 2018. La crescita del traffico di merci in colli, e delle restanti rinfuse solide, compensa ampiamente l'ulteriore calo, dovuto come detto a fattori esogeni, dei traffici connessi all'esercizio della centrale Enel, in particolare di carbone e cenere, contrattisi di 270.000 tonnellate nel primo semestre del corrente anno. Tale dato, va rilevato, è in controtendenza rispetto alle restanti rinfuse solide che, nel complesso, registrano un incremento del 10%. In particolare si conferma, come già ricordato nel corso del 2017, un'ulteriore crescita del 13% del traffico in importazione di ferrocromo e del 20% del traffico di coils in acciaio in esportazione. Questo dato offre un importante segnale di conferma della ritrovata dinamicità delle acciaierie di Terni. Sensibile conferma si registra per i traffici di fluorite (+41%) e argilla (+39%) mentre è in contrazione (-19%) il traffico di cippato di legno.

L'Italia è leader per lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 216 mio-tonn di merce movimentata per un totale di market share del 36% del totale, in trend di aumento del 6% rispetto ai periodi precedenti. Inoltre,

Inoltre conferma la sua particolare leadership nella flotta Ro-Ro per un totale di 5 mio-tonn di DWT. Proprio per questa specializzazione produttiva e per questa leadership di mercato, all'Italia conviene continuare sviluppare il discorso delle c.d. **Autostrade del Mare.**(Dati Assoport) Il



mercato mediterraneo dei RoRo-RoPax sul quale, gli armatori italiani continuano ad investire in maniera massiccia, è uno spazio di crescita importante e promettente del segmento contenitori e di connessione al mercato europeo anche attraverso i corridoi TEN – T.

2.3. Le infrastrutture e la mobilità regionale quale volano per sviluppo economico.

Se discutere di porti, come anche degli scali aeroportuali, ci colloca necessariamente in una dimensione internazionale, la sostenibilità di tali strutture e dell'intera economia, per la quale questi possono rappresentare un volano di sviluppo, passa ovviamente dalla capacità di connessione che il sistema infrastrutturale, materiale ed immateriale, è in grado di garantire con essa. Quello che noi chiamiamo il sistema della mobilità, che deve essere al tempo stesso sostenibile e di sostegno.

Nell'allegato al DEF 2007 sono stati definiti i programmi strategici propedeutici allo sviluppo della nuova architettura del sistema portuale italiano:

- manutenzione del patrimonio pubblico demaniale;
- digitalizzazione della logistica e ICT;
- ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessione alla rete dei porti;
- ultimo miglio stradale;
- accessibilità marittima;
- efficientamento energetico ed ambientale;
- waterfront e servizi crocieristici e passeggeri;

- attività industriale nei porti;
- aumento selettivo della capacità portuale;
- l'ultimo miglio ferroviario per gli interporti.

La realizzazione di obiettivi strategici di tale portata deve sicuramente essere sostenuta da una tempistica certa. A tale scopo sarà fondamentale la sinergia tra tutti i soggetti coinvolti: MIT, alla Regione Lazio, all'AdSP, anche l'ANAS, RFI, ENAC, Aeroporti di Roma, Camere di Commercio, Autostrade del Lazio. (POT)

Per quanto riguarda il porto di Gaeta, oltre allo sviluppo dell'infrastruttura portuale interna, sono necessari miglioramenti nei collegamenti c.d. di ultimo miglio, ma anche la realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra Formia e Gaeta e tra Formia e Cassino e/o del congiungimento del porto alla vecchia linea ferroviaria Formia-Gaeta (la storica "Littorina"), recentemente ripristinata fino all'area del Consorzio Sud Pontino.

Per quanto riguarda Fiumicino, sul quale gli interventi saranno possibili anche grazie al finanziamento recentemente accordato dalla BEI per 195 milioni di euro, non sono procrastinabili interventi di potenziamento della rete di collegamenti tra il porto e l'aeroporto e la Città di Roma, come anche la comunicazione con il Porto di Civitavecchia, volto a potenziare ulteriormente il mercato croceristico attraverso la formula fly and cruise

Discorso analogo vale anche per il porto di Civitavecchia, al quale, tuttavia, bisogna avere la lungimiranza di guardare nella prospettiva di *grande snodo* di comunicazione verso il Nord Europa e tra Oriente ed Occidente. In questo senso il piano integrato di sviluppo sostenibile delle infrastrutture del quadrante Nord – Ovest dell'Area Romana, inserito come allegato nel DEF 2017, diviene determinante al fine di collegare il Porto di Civitavecchia con l'Autostrada A1, e quindi con il corridoio Helsinki – Malta), avviare un programma di sviluppo dell'interporto di Orte, anche attraverso il collegamento con la linea Roma – Firenze direzione Brennero. Tali operazioni hanno come ulteriore obiettivo strategico il collegamento tra i due Mari, in grado di caratterizzare l'Area di Civitavecchia quale punto nodale tra la penisola Iberica ed i Balcani. Lo sviluppo modale sarà funzionale alla crescita industriale e commerciale non solo dell'intera area laziale, ma anche del bacino di Terni e di tutto il Centro Italia.

In questa prospettiva l'Adsp, di concerto con il Porto di Barcellona e l'Adsp del Mar Adriatico centrale e le Regioni Abruzzo, Marche e Lazio, ha inteso promuovere un nuovo corridoio

mediterraneo che partendo da Barcellona giunge in Croazia (Ploce), sfruttando la trasversale autostradale che inizia a Civitavecchia e finisce ad Ortona in Abruzzo.

2.4. Il corridoio Euro Mediterraneo e le TEN -T

In linea con quanto previsto anche dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), che ha tra le proprie finalità quella di “migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci delle persone e di promuovere l’intermodalità nel traffico merci, in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all’accorpamento delle Autorità Portuali”, è importante che l’Adsp insista nello sviluppo del progetto con il Porto di Barcellona e con altri enti pubblici e camere di commercio, per la realizzazione di un corridoio mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce-Balcani.

La proposta passa attraverso una revisione delle dorsale TEN –T che, con la previsione di una trasversale, sarebbe in grado di creare una connessione strategica con il V Corridoio paneuropeo direzione Budapest.

La creazione di un corridoio marittimo che collega il Mar Adriatico al Tirreno, appare oltremodo in linea con la strategia di riduzione del traffico delle merci su gomma.

Secondo l’Adsp Civitavecchia attualmente il tempo di percorrenza su strada di un TIR da Barcellona a Ploce (Croazia) (1.901 km) impiega oltre 50 ore di guida contro le 31 ore e 1.473 km complessivi nel caso di un combinato mare-gomma-mare, con i conseguenti vantaggi, oltre che del minor tempo, di costi inferiori (diretti e indiretti) e di notevoli benefici ambientali. Senza contare che il trasporto stradale ha un costo fino a 17 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo. Il combinato marittimo, nel tratto sostitutivo via mare, consente di ridurre di molto il consumo energetico e di ridurre fortemente le emissioni.

In tale contesto è auspicabile quanto proposto da Assoportori rispetto alla già avviata implementazione delle c.d. Autostrade del Mare, ovvero l’attuazione del Reg(EU)1315/2013, nella parte di dimensione marittima della rete Ten-T. Ciò è valido per i due asset driver dello sviluppo quali:

- il completamento e l'implementazione delle facility portuali, dei terminal portuali, delle piattaforme logistiche integrate, delle connessioni retroportuali anche per il tramite delle innovative piattaforma di ICTI/IoT;
- l'adeguamento infrastrutturale in termini di accessibilità ai porti dal mare e dall'hinterland.

2.5. La Zona Logistica Semplificata.

Con il **Decreto Legge 91/2017** si è provveduto ad avviare l'Istituzione delle c.d. ZES (Zona Economica Speciale), che ha come conseguenza principale quella di mettere le imprese in condizioni di sfruttare importanti agevolazioni fiscali e di beneficiare di rilevanti semplificazioni di carattere amministrativo e burocratico.

Che cosa si intende per ZES (Art. 4 comma 2 del decreto):

- Una zona geograficamente delimitata ed identificata, all'interno dei confini statali;
- Composta anche da aree territoriali non direttamente adiacenti, purchè abbiano un nesso economico funzionale con il Porto;
- Che comprende un'area portuale, collegata alla rete trans-europea dei trasporti (TEN-T), con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE n. 1315/2013.

La misura è prevista per lo sviluppo delle aree del Mezzogiorno. Per questo motivo in Italia tra le Regioni aventi le caratteristiche per richiedere l'attuazione di una ZES non rientra il Lazio.

In risposta alle agevolazioni previste con le ZES, per lo sviluppo delle aree del Nord, altrimenti penalizzate, con la Legge di Bilancio 302/2018 commi 61-65, sono state previste misure speciali per c.d. Zone Logistiche semplificate (ZLS). In particolare si precisa che i Porti che non possono beneficiare delle ZES potranno godere delle medesime procedure semplificate dall'art. 5 comma 1 del DL 91/2017.

La ZLS avrà quindi una durata di 7 anni, rinnovabile per ulteriori 7, e sarà adottata su proposta della Regione interessata con decreto del Presidente del Consiglio adottato su proposta del Ministero per la Coesione Territoriale in concerto con quello dei Trasporti.

La costituzione di una ZLS nella Regione Lazio è evidentemente un elemento di grande potenzialità rispetto allo sviluppo e alla competitività delle imprese. E' per questo importante la

decisione presa dalla Regione di avviare l'iter amministrativo, con deliberazione n.621 del 30 ottobre 2018, per l'Istituzione della ZLS. Si registra comunque ancora la mancanza di un decreto attuativo circa la regolamentazione e le indicazioni inerenti gli aspetti pragmatici e procedurali oggetto delle agevolazioni.

Il tutto deve essere messo in relazione anche con gli ingenti investimenti provenienti da Oriente. In particolare la nuova via della Seta, che nei fatti è già in una fase di sviluppo, sta orientando le scelte strategiche di investimento, proprio verso le opportunità legate alla creazione delle ZES. Il caso scuola risiede nel Porto del Pireo.

La rendita geografica che ha sempre caratterizzato lo sviluppo della portualità Italiana, purtroppo ha perso la sua attrattiva surclassata dalla capacità di risposta in termini economici, di investimento e di semplificazione, che garantisce una maggiore elasticità e prontezza alle esigenze di mercato.

L'Italia, ed il Lazio in particolare, non posso tirarsi indietro se non si vuole essere tagliati fuori dagli obiettivi di crescita legati ai prossimi decenni. Le opportunità legate ai collegamenti strategici modali e commerciali diventano cruciali per lo sviluppo del nostro Territorio altrimenti condannato all'isolamento.

3. Obiettivi

L'obiettivo principale dell'analisi risiede nel capire se la regione Lazio può affermarsi nel medio – lungo periodo, alla luce delle evoluzioni dei mercati, dei traffici e dei trend economici, come territorio specializzato nell'offerta dei servizi concentrati in HUB situati, in particolare, intorno ai porti e quanto possa lavorare in termini di progressione e ampliamento della loro operatività in virtù delle condizioni morfologiche e delle reali opportunità di potenziamento.

Quale scenario quindi è possibile immaginare investendo in una pianificazione di ampio respiro intorno ai principali cluster di sviluppo della portualità in relazione a:

- a. Attrattività e nuovi insediamenti industriali;
- b. Sostenibilità ambientale;
- c. Miglioramento del benessere collettivo;
- d. Assi di finanziamento e sistema di governance.

L'analisi dovrà necessariamente tenere conto delle significative interconnessioni e dei condizionamenti tra il sistema portuale e gli altri elementi che ne determinano lo sviluppo e, al tempo stesso, ne divengono in qualche modo dipendenti.



3.1. Sistema portuale.

I 4 assi sopra indicati e la schematizzazione successiva hanno il loro incipit nell'analisi delle prospettive di sviluppo al quale il sistema portuale laziale può ambire. Partendo dai possibili scenari che si disegneranno attraverso la realizzazione dei c.d. corridoi e delle opportunità legate alle autostrade del mare, in particolare i collegamenti tra Adriatico e Tirreno lungo l'asse Barcellona-Balcari. Quali, quindi, possono essere i margini di crescita e di recupero che questi potrebbero determinare sui traffici e lo stoccaggio delle merci provenienti da Oriente e vincolate al passaggio dal Canale di Suez, così come l'ulteriore sviluppo dello shipping che, tuttora mostra buoni risultati.

A sostenere l'opportunità di insistere sul progresso della portualità del Lazio ci sono dati che indicano l'eccezionale trend di crescita del traffico dei container nel Mediterraneo con un +500% negli ultimi 20 anni. Anche se la destinazione prevalente è ancora quella degli scali del nord Europa, la crescita degli scali Mediterranei sta erodendo buone quote di mercato con il conseguente sviluppo di aree ormai strategiche nel nord Africa che aumentano la competizione nel Mar Nostrum. Si tratta di fette di mercato in ulteriore espansione, soprattutto in considerazione dei già citati investimenti che la Cina sta attivando nell'ambito dell'iniziativa Belt & Road (BRI. 1400 miliardi in opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie, il 20% dei quali in porti)⁵. L'Italia ha le potenzialità per proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub logistico per le Silk Ship (Navi che percorrono la Via della Seta). In questa cornice è importante capire quale ruolo sia possibile far sostenere al sistema portuale laziale.

Tutto questo senza rinunciare alle eccellenze che caratterizzano attualmente il sistema, come la croceristica, che nel 2018 ha realizzato un +12%, e il traffico complessivo delle merci nei porti che, a fronte di buoni trend nell'area di Civitavecchia, ha invece risentito della flessione registrata a Gaeta.

Considerando la nuova operatività a cui dovrebbe condurre la pianificazione e l'analisi costi benefici ad essa connessa, sarà importante la previsione di un focus specifico rispetto alle competenze richieste, i nuovi inquadramenti occupazionali conseguenti e gli aspetti della sicurezza

⁵ Dati 5° Rapporto del "Mediterranean Observatory" SRM. Centro Studi, nato come presidio intellettuale e scientifico, che ha come obiettivo la creazione di valore aggiunto nel tessuto sociale ed economico facendo leva sul miglioramento della conoscenza. Gli studi e le ricerche realizzati analizzano le dinamiche economiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno d'Italia nella sua dimensione imprenditoriale, infrastrutturale e sociale, e in una visione europea e mediterranea.

anche in relazione ai miglioramenti da introdurre attraverso l'utilizzo di tecnologie 4.0. Aspetti strettamente connessi al ruolo che dovranno giocare le parti sociali e, in particolare il sindacato. Soffermandoci sull'individuazione di nuove linee di indirizzo dell'azione contrattuale, andare quindi ad identificare, anche tramite una comparazione tra le realtà europee maggiormente attrezzate ed evolute, possibili elementi di sviluppo in termini normativi, distributivi e di tutela dei lavoratori, prendendo in considerazione, in particolar modo, l'ampliamento della contrattazione di secondo livello e di filiera su cui fare leva per l'introduzione di forme innovative di partecipazione economica.

PORTI

Griglia di analisi
Sviluppo delle attività nella competizione di mercato
Valutazione degli impatti (economici – produttivi – ambientali) e dei fattori sinergici
Stima del valore economico generato
Analisi occupazionale: <ul style="list-style-type: none">- Nuova operatività,- Competenze,- Tecnologie 4.0,- Sicurezza,- Contrattazione,- Partecipazione.

3.2. Sistema della logistica.

L'economia regionale del Lazio è stata sostenuta, specie negli anni della grande crisi, dall'export. Il comparto della chimica e dell'automotive rappresentano i due principali asset delle esportazioni, che restituiscono a questo territorio una vocazione industriale sulla quale investire. Considerando che il 38% degli scambi commerciali italiani in valore avviene via mare (percentuale che cresce significativamente se si considera il dato quantitativo), è del tutto evidente il rapporto direttamente proporzionale che intercorre tra lo sviluppo del sistema portuale e la crescita del tessuto produttivo⁶. La capacità attrattiva rivolta agli armatori, da un lato, e di una nuova

⁶ Ibidem

imprenditoria industriale, hanno tra i diversi fattori comuni la necessità di un efficiente sistema della logistica di sostegno.

Lo sviluppo della logistica, infatti, è da intendersi come generatrice di valore e, quindi, fattore di attrazione e promozione di investimenti privati e interventi infrastrutturali in ambiti attrezzati a supporto dei flussi commerciali, anche promossi da azioni e attività di marketing territoriale.

E' interessante quanto opportuno in questa prospettiva orientare l'indagine verso i modelli di sviluppo del nord Europa, in particolare la rete Anseatica, andando a considerare gli effetti moltiplicatori che si potrebbero ottenere attraverso la combinazione di due ulteriori elementi che sono: i collegamenti intermodali e la previsione di una zona logistica semplificata (zls) da connettere alle Zone Economiche speciali da adottare nei territori a trazione portuale del sud del paese.

Vi è inoltre l'annoso problema del c.d. ultimo miglio. Da questo punto di vista se e come il decisore pubblico dovrebbe stimolare un uso più efficiente di mezzi di trasporto da parte dei fornitori, anche tramite una gestione integrata dei servizi di consegna da parte delle aziende, e quali sarebbero le ricadute di tali interventi sui costi complessivi della supply chain, sono temi che meritano ulteriori analisi.

LOGISTICA

Griglia di analisi
Sviluppo delle attività
Valutazione degli impatti (economici – produttivi – ambientali) e dei fattori sinergici
Stima del valore economico generato
Il valore economico della ZLS
Analisi delle criticità in relazione all'ultimo miglio e possibili prospettive: <ul style="list-style-type: none"> - Rideterminazione delle tempistiche, - Sistemi di interscambio, - supply chain management, - Impatti ambientali e fluidificazione dei traffici.
Analisi occupazionale: <ul style="list-style-type: none"> - Nuova operatività, - Competenze, - Tecnologie 4.0, - Sicurezza, - Contrattazione,
Partecipazione.

3.3. Intermodalità.

Le attività di logistica svolgono oggi il doppio ruolo: si configurano come attività che possono rendere le economie regionali più competitive quali catalizzatori di sostenibilità, in quanto servizi responsabili della riduzione di frizioni nella catena del trasporto. In questo contesto, infatti, la logistica e l'intermodalità diventano strategie vincenti in quanto la loro applicazione permette di ridurre gli impatti negativi del trasporto merci su gomma e di rendere la catena del trasporto efficiente anche in termini ambientali.

Per intermodalità s'intende l'integrazione tra diverse forme di trasporto che, oltre a favorire piani di sviluppo orientate all'accesso più agile alle varie forme di trasporto proposte, permette economie di scala. Un processo funzionale che nel lungo periodo può trasformarsi in nuove opportunità di investimento e pianificazione. In questo scenario, oltre a portare quanto già in stato di avanzamento rispetto al rafforzamento dei nodi ferroviari per lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia, sarà importante insistere nel completamento dell'Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessione alla rete del porto di Civitavecchia dando gambe al protocollo di intesa, attualmente in fase di verifica, tra la ASDP ed RFI, volto a disciplinare sia i reciproci impegni nella realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali, sia gli aspetti gestionali nel periodo transitorio di realizzazione degli interventi e di individuazione del futuro gestore del fascio interno portuale.

Oggi è nel passaggio da un sistema di trasporto a un altro che si allungano i tempi degli spostamenti che determinano la scelta dei mezzi da utilizzare. Anche per questo motivo il modello dell'intermodalità converge con la cosiddetta mobilità sostenibile, proprio perché la sinergia della rete materiale favorisce un minore utilizzo del mezzo privato e un servizio pubblico efficiente e a basse emissioni. C'è inoltre da considerare che il circolo virtuoso che investimenti in infrastrutture più interconnesse e l'impatto delle nuove tecnologie saranno in grado di generare, incideranno in modo positivo non solo sulla qualità della vita dei cittadini ma anche sull'economia del territorio.

Gli italiani impiegano per gli spostamenti una media di 10 ore e 40 minuti a settimana, 1 ora e 5 minuti in più della media europea e solo a Roma si stimano circa 130 milioni di ore perse nel traffico⁷. Dato che tradotto in termini economici significa perdite nell'ordine di miliardi oltre che livelli di emissione che pongono la Capitale al 5° posto in Italia, secondo i dati Istat, per numero di

⁷ Roma Capitale

giorni di superamento delle polveri prodotte da combustioni, prima, subito dopo, le città della Pianura Padana.

La mobilità in chiave integrata rappresenta quindi un volano sia per l'economia quanto per il benessere dei cittadini e richiede un cambiamento complessivo della politica dei trasporti anche mediante un coordinamento tra queste e le politiche urbanistiche così come della progettazione delle infrastrutture e dello sviluppo industriale. Un modello che richiede, per le sue peculiarità, un approccio di governance integrata partendo dalle opportunità offerte dai processi di pianificazione previste dalla Legge 221/2015 attraverso i PUMS e dal dialogo costruttivo con tutti gli stakeholder tra quali, ovviamente, il sindacato. Studi nazionali prodotti dalla Cassa Depositi e Prestiti affermano, infatti, che un rilancio complessivo degli investimenti sul trasporto pubblico locale produrrebbero un impatto annuo in termini di valore aggiunto pari a circa 5.6 miliardi di euro (0,3% del Pil) con un conseguente aumento occupazionale dello 0,6% su scala nazionale (137 mila nuove unità di lavoro).

INTERMODALITA'

Griglia di analisi
Le criticità infrastrutturali
Le trasversali mediterranee e paneuropee e gli assi regionali portanti della mobilità
Valutazione degli impatti (economici – produttivi – ambientali) e dei fattori sinergici tra sistema pubblico e privato.
Stima del valore economico generato
Stima della riduzione dei tempi e dei costi su consegna e sistema di stoccaggio e lavorazione delle merci.
Lo sviluppo degli interporti nella nuova rete modale
Mobilità sociale e mobilità interurbana
Prospettive di interazione ferro – gomma: <ul style="list-style-type: none"> - Valutazione delle convenienze economiche, - La contrazione dei tempi tra economicità e riduzione dei fattori di inquinamento ambientale.
Analisi occupazionale: <ul style="list-style-type: none"> - Nuova operatività, - Competenze, - Tecnologie 4.0, - Sicurezza, - Contrattazione,
Partecipazione.

3.4. Governance, Istituzioni e Parti Sociali.

Investire nella portualità e nella progettazione correlata che andrà a sostenere l'impegno profuso, significa necessariamente interfacciarsi, come abbiamo mostrato, con i sistemi della logistica e della mobilità. Ciò richiede quindi una pianificazione puntuale che non può non avere l'Istituzione Regionale, insieme alla Autorità di sistema portuale, quale regista avente specifici compiti di indirizzo, coinvolgimento degli stakeholder ed estensore ad ogni livello della programmazione dedicata. Un confronto attivo che, oltre a svolgersi all'interno degli organismi di partecipazione formali, possa essere oggetto di un nuovo patto per lo sviluppo a partire da:

- Piano della mobilità regionale,
- Predisposizione e approvazione del piano regolatore del sistema portuale,
- Elaborazione dei Masterplan dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, anche alla luce dei nuovi finanziamenti in essere.

Indicare all'Ente Regione le opportunità, le competenze e i possibili ambiti di intervento di cui è titolare, rappresenta uno degli obiettivi principali, anche e soprattutto alla luce della complessa cornice normativa e delle reti inter-istituzionali nazionali ed internazionali, comunitarie e regionali, pubbliche e private, che dovranno costituirsi per garantire esiti positivi alla pianificazione. Già a partire dalla redazione del Piano della Mobilità Regionale, sopra richiamato, ormai da troppo tempo assente, e non più procrastinabile.

Il tutto dentro quel tracciato normativo, sia esso di carattere comunitario o nazionale, del quale dovranno emergere le criticità in essere, che esigono di processi di riforma, e gli elementi di forza sui quali far leva.

Sarà quindi fondamentali già nella fase di pianificazione l'attivazione del dialogo sociale con il sindacato e le centrali datoriali per accompagnare i processi di cambiamento, con attenzione particolare da rivolgere all'occupazione ma anche ai processi di *placement* sui quali far convergere gli interessi e mettere a fattore comune le competenze. Valutare quindi la sostenibilità di progetti di orientamento verso i nuovi lavori che si determineranno su tutta la filiera e verso linee di finanziamento dedicate, sia pubbliche che private, sulle quali il sindacato potrebbe acquisire l'inedito ruolo di addetto allo scouting e alla costruzione di reti di partenariato dedicate. Per un nuovo orizzonte di tipo partecipativo da delineare con l'opportuna attenzione necessaria.

GOVERNANCE – ISTITUZIONI – PARTI SOCIALI

Griglia di analisi
Criticità normative e di sistema. Analisi degli elementi da riformare.
La istituzionale nazionale e comunitaria di sistema.
Il Piano Regionale della Mobilità.
Individuazione dei ruoli e delle competenze. Possibili piste di lavoro.
Attivazione dialogo sociale.
Circuiti di orientamento e di costruzione delle reti di partenariato di supporto nei processi di placement.
Valutazioni e analisi intorno ad un nuovo possibile orizzonte sindacale partecipativo nella progettazione, orientamento e ricerca dei finanziamenti a sostegno della progettualità dedicata.

4. Metodologia e strumenti

Per quanto attiene il lavoro di ricerca in sé, la Fit Cisl del Lazio intende avvalersi della collaborazione e delle competenze del mondo accademico. In particolare la Fit intende affidare il lavoro di analisi e stesura all'Università di Cassino.

L'affidamento prevedrà una discussione preliminare circa gli obiettivi primari che si intendono raggiungere e le motivazioni che sono alla base dell'investimento materiale ed immateriale oggetto del confronto.

Verranno quindi indicati tempi e modalità di consegna, con la previsione di chiudere comunque non oltre il mese di ottobre dell'anno corrente. Sarà previsto un momento di verifica intermedio da svolgere tramite la costituzione di un comitato di pilotaggio dedicato, composto da esperti sindacali ed da ricercatori che opereranno nell'analisi nell'elaborazione della ricerca.

Gli strumenti e la metodologia utilizzati saranno oggetto di trattazione nel corso del confronto preliminare sopraindicato.

Sarà possibile aprire il lavoro di ricerca anche a partecipazioni esterne che potranno intervenire in corso d'opera.

5. Divulgazione dei risultati

I risultati della ricerca avranno la doppia valenza di linea di indirizzo politico sindacale e proposta programmatica sulla quale far convergere i vari interlocutori e costruire sinergie con i diversi attori che insistono nel sistema.

Per tali motivi la divulgazione dei risultati avverrà in due differenti momenti: uno interno e l'altro pubblico.

La prima presentazione sarà rivolta al gruppo dirigente della Fit Cisl del Lazio e avrà caratteristiche seminariali utili all'individuazione delle linee e degli indirizzi politici sui quali investire la struttura.

La seconda iniziativa invece avrà carattere pubblico e si tradurrà in un convegno organizzato con l'obiettivo specifico di veicolare le opportunità di sviluppo che ruotano intorno ai porti della regione anche in considerazione della possibile creazione di una ZLS. Il filo rosso lungo il quale far scorrere lo storytelling della giornata sarà la nave come fattore di innesco di una catena di effetti che coinvolgono piani di sviluppo industriale e della logistica, tutte le forme di trasporto, quindi, *un elemento della rete di comunicazioni che dalla scala locale trasla progressivamente verso quella globale.*

Partendo dalla definizione della ZLS, passando per lo sviluppo delle reti di collegamento strutturale, fino agli investimenti del comparto della logistica e delle merci, l'iniziativa diviene utile anche ai fini della presentazione di proposte specifiche e provocazioni che la Fit Cisl del Lazio potrebbe lanciare alla cittadinanza, ai competitor, agli stakeholder e alle Istituzioni, per quanto riguarda la mobilità regionale e non solo.

Due sono i concetti chiave che accarezzeranno la manifestazione, cardini di una strategia di lungo periodo per il rinnovo della contrattazione:

- 1. Pianificazione;**
- 2. Partecipazione.**

6. Cronoprogramma

Azioni/periodo	Gen.	Feb.	Mar.	Apr.	Mag.	Giu.	Lug.	Ago.	Sett.	Ott.
Stesura e presentazione progetto di ricerca										
Attivazione collaborazioni										
Avvio lavoro di ricerca ed analisi										
Possibili estensioni del partenariato										
Verifica di metà periodo/ Costituzione Comitato di pilotaggio										
Chiusura lavoro di ricerca										
Verifica dei risultati attesi										
Seminario di presentazione gruppo dirigente										
Programmazione politico-sindacale afferente										
Convegno pubblico di presentazione dei risultati / campagna di socializzazione										
Avvio fase di confronto istituzionale										