

Trasporti, così viaggeranno le merci

Vertice tra Puglia e Basilicata per i progetti di sviluppo sulle reti intermodali

di FEDERICO PIRRO*

Il primo incontro con il partenariato economico del Tavolo tecnico dell'Ali-Area logistica integrata del sistema pugliese e lucano, svoltosi lunedì 6 alla Regione - e da questa voluto fortemente insieme alla Regione Basilicata, al **Ministro Delrio** e ai dirigenti del suo dicastero - ha visto, com'era negli auspici degli organizzatori, una grande partecipazione di autorità ministeriali e regionali, di operatori della logistica, dello staff tecnico della società Ram-Rete Autostrade Mediterranee, di dirigenti di Autorità portuali e di Consorzi Asi, di manager aziendali e di RFI, di docenti universitari, esperti, amministratori locali e sindacalisti.

Aperto da un breve ma incisivo intervento dell'Assessore regionale ai Trasporti della Puglia Giovanni Giannini - che fra l'altro ha sottolineato la necessità di superare visioni campanilistiche nella definizione delle linee portanti del progetto che dovrà collocare quest'area logistica nello scenario competitivo euromediterraneo - l'incontro ha visto le relazioni dell'ing. Giovanni Infante del **Ministero dei Trasporti**, dell'ing. Campanile della Regione Puglia e del Dott. Bernardo della Basilicata che hanno esposto, il primo, le precise finalità del progetto così come previsto dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, e gli altri due, invece, le opzioni strategiche delle loro Regioni in materia. Dopo una breve esposizione di chi scrive del profilo dei sistemi produttivi delle due regioni - che con le loro dinamiche potrebbero giustificare o meno determinati interventi infrastrutturali - l'ing. Mega dell'Autorità portuale di Bari ha esposto le linee generali del documento strategico di sviluppo dell'area logistica dei due territori regionali confinanti.

Sono poi intervenuti rappresentanti dei Gruppi Grimaldi, GTS e Lotras che hanno evidenziato la necessità di rafforza-

re le linee di intermodalità nel trasporto merci da e per le due regioni, presentando i rispettivi servizi offerti al mercato. Per le Pmi è intervenuto l'ing. Vinci - che ha esposto le problematiche e le esigenze trasportistiche delle piccole e medie aziende dell'area industriale di Bari - mentre i dirigenti delle nuove Autorità di sistema portuale del capoluogo regionale e di Taranto, Mariani e Benincasa, hanno illustrato i loro progetti di breve medio periodo. L'ing. Laghezza di RFI ha ricordato a sua volta come il trasporto ferroviario di merci stia crescendo nelle due regioni, anche se si rendono necessari ulteriori interventi sull'armatura infrastrutturale esistente per consentire una nuova fase di crescita dell'intermodalità gomma-ferro, o mare-ferro, soprattutto nel territorio pugliese.

Allora, volendole individuare in sintesi, quali sono state le idee guida emerse dall'incontro di lavoro? La prima, ribadita da tutti gli interventi: l'area logistica integrata di Puglia e Basilicata, collegata ai corridoi europei TEN-T, dovrà collocarsi necessariamente in uno scenario competitivo euromediterraneo, già oggi presidiato da più agguerriti poli intermodali diffusi in vari Paesi nostri diretti concorrenti. La seconda, strettamente connessa alla prima: dovranno essere superati campanilismi, o loro malaugurati rigurgiti, nella definizione delle scelte progettuali che si dovranno compiere. Terza idea forza: l'intermodalità dovrà essere il cardine dell'Ali, promuovendo tutti gli interventi infrastrutturali anche «di ultimo miglio» che consentano di ricordare sempre di più porti, ferrovie, autostrade, piattaforme logistiche, Interporto della Puglia, potenziando una trama già fitta di relazioni di scambio fra diverse modalità di trasporto che devono però essere migliorate e razionalizzate.

Quarta idea guida emersa anch'essa con chiarezza - in alcuni interventi con particolare preoccupazione - è quella di intensificare in ogni modo i flussi di traffico generati o in transito nelle due regioni, senza la cui crescita già oggi, è bene saperlo, alcune infrastrutture realizzate da tempo rischiano di restare ancora a lungo inutilizzate.

Ne deriva pertanto - e su questo

punto, sia pure con diverse sfumature tutti gli intervenuti hanno dovuto convenire - che ogni nuovo investimento infrastrutturale proposto nei territori pugliesi e lucani dovrà rispondere sempre più a precise analisi costi-benefici, come previsto peraltro (e da lungo tempo) nell'ambito dei finanziamenti europei. Non potranno più essere realizzate o proposte opere che non rispondano ad esigenze e a movimentazioni reali di singole aziende o di loro cluster territoriali. Non potrà più prevalere, insomma, una finalità puramente edificatoria nella proposizione di interventi che non siano accompagnati da rigorose analisi di flussi di traffico già esistenti, o almeno attendibilmente attivabili in una prospettiva di medio termine.

Si rafforzerà in tal modo una vera e propria rivoluzione copernicana - comunque già avviata negli Enti e nelle società, come ad esempio Autorità portuali ed RFI, preposte alla realizzazione di infrastrutture di trasporto nelle due regioni. Dovranno pertanto essere selezionati i vari progetti sinora presentati da più soggetti: lo ha sottolineato in particolare l'ing. Infante del Ministero nella sua illustrazione delle autentiche finalità delle Aree logistiche integrate. E ne sono più che mai convinte le imprese che offrono i servizi di trasporto e le migliaia di aziende che li utilizzano.

I sistemi produttivi delle due regioni rivelano - come è emerso ancora una volta nello studio di chi scrive - una accentuata proiezione esportativa che tuttavia è ulteriormente incrementabile, a condizione che si individuino da parte dell'imprenditoria locale nuove grandi aree all'estero su cui collocare i molti beni prodotti e, conseguentemente, si realizzino o si migliorino le infrastrutture necessarie, attivandosi anche i servizi di trasporto e di logistica funzionali a nuove ed aggressive proiezioni sui vasti mercati internazionali.

La sfida sarà molto dura per tutti - Ministero, Enti locali,

Autorità portuali, RFI ed aziende - è inutile nasconderselo, e il fattore tempo sarà decisivo per il successo o l'insuccesso del progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basi-

licata. Bisognerà procedere infatti a passo spedito nella scelta delle infrastrutture portuali, ferroviarie e logistiche da realizzare, completare o migliorare, perché la concorrenza in-

ternazionale - dal Pireo a Port Said, per non parlare di Rotterdam - ma anche quella italiana, da Genova a Trieste - è già molto avanti rispetto ai nostri porti e ai nostri servizi di trasporto intermodali.

MEZZOGIORNO

INFRASTRUTTURE

LA LOGISTICA

Integrare le reti viarie, ferroviarie e portuali per vincere la competizione

CORRIDOI EUROPEI

Sul cosiddetto «Ten-T» si gioca la partita di tutta l'area del Mediterraneo



TARANTO

Il porto jonico, insieme a quello di Bari, è uno dei nodi fondamentali del trasporto merci del Sud: entrambi dovranno vincere la competizione con Genova e Trieste sulle grandi direttrici internazionali

