

# **La rete fa la forza!**

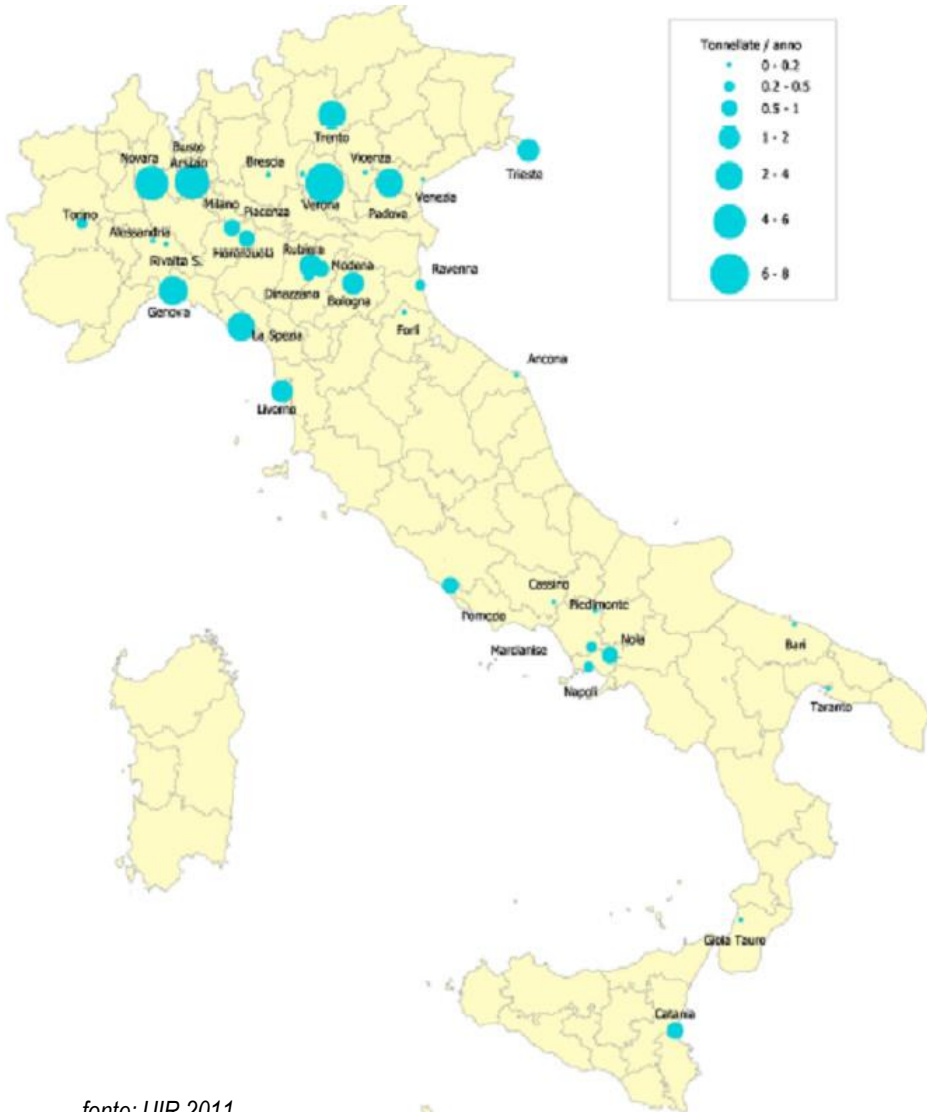
Una «rete di impresa» per lo sviluppo  
della intermodalità nel centro Italia.

Giugno 2015

**INTERPORTO MARCHE**

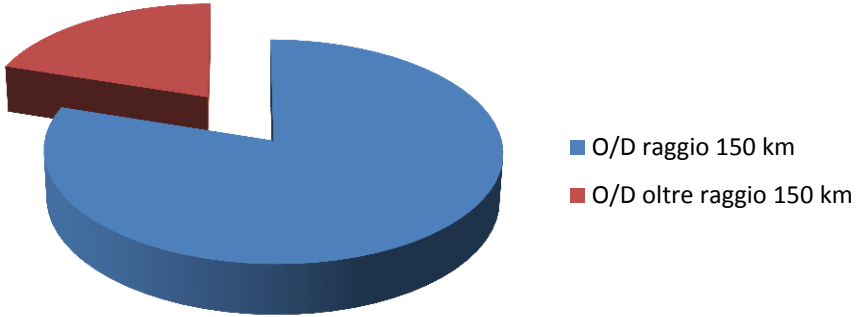


# L'intermodalità nel centro Italia...



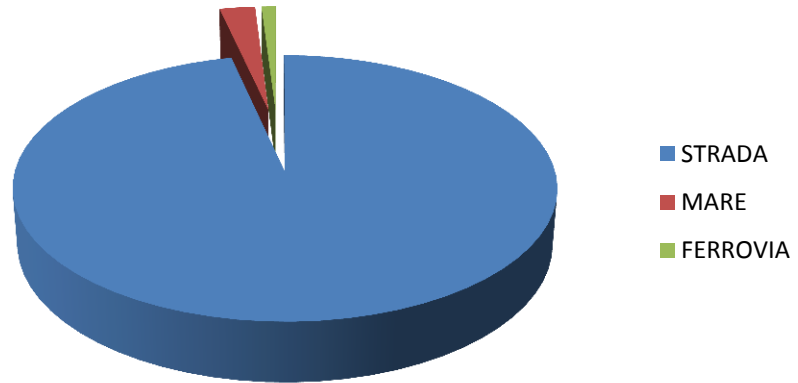
fonte: UIR 2011

Ripartizione modale container Porto di Ancona



fonte: ISFORT 2014

Ripartizione modale merci nella regione Marche



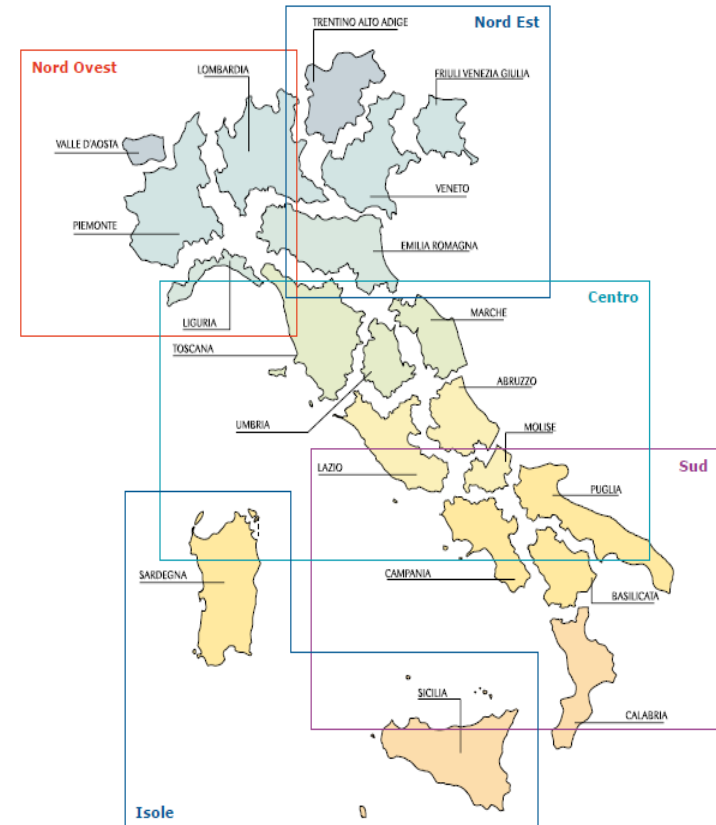
fonte: ISTAO 2012

# L'intermodalità nel centro Italia... un mercato non valorizzato

- L'analisi aggregata dei flussi merceologici trasportati a mezzo vettore stradale e riferita al Centro Italia mostra un movimento complessivo di 641.345.175 tonnellate, equamente ripartito tra ingressi e uscite.

(Fonte: Ministero dell'Ambiente)

- Di queste il 30% circa si muove su distanze superiori a 150 km - mediamente 400 km-, 192.403.552 tons., che rendono appetibile il trasferimento modale da strada e ferrovia.



# La «rete di impresa»

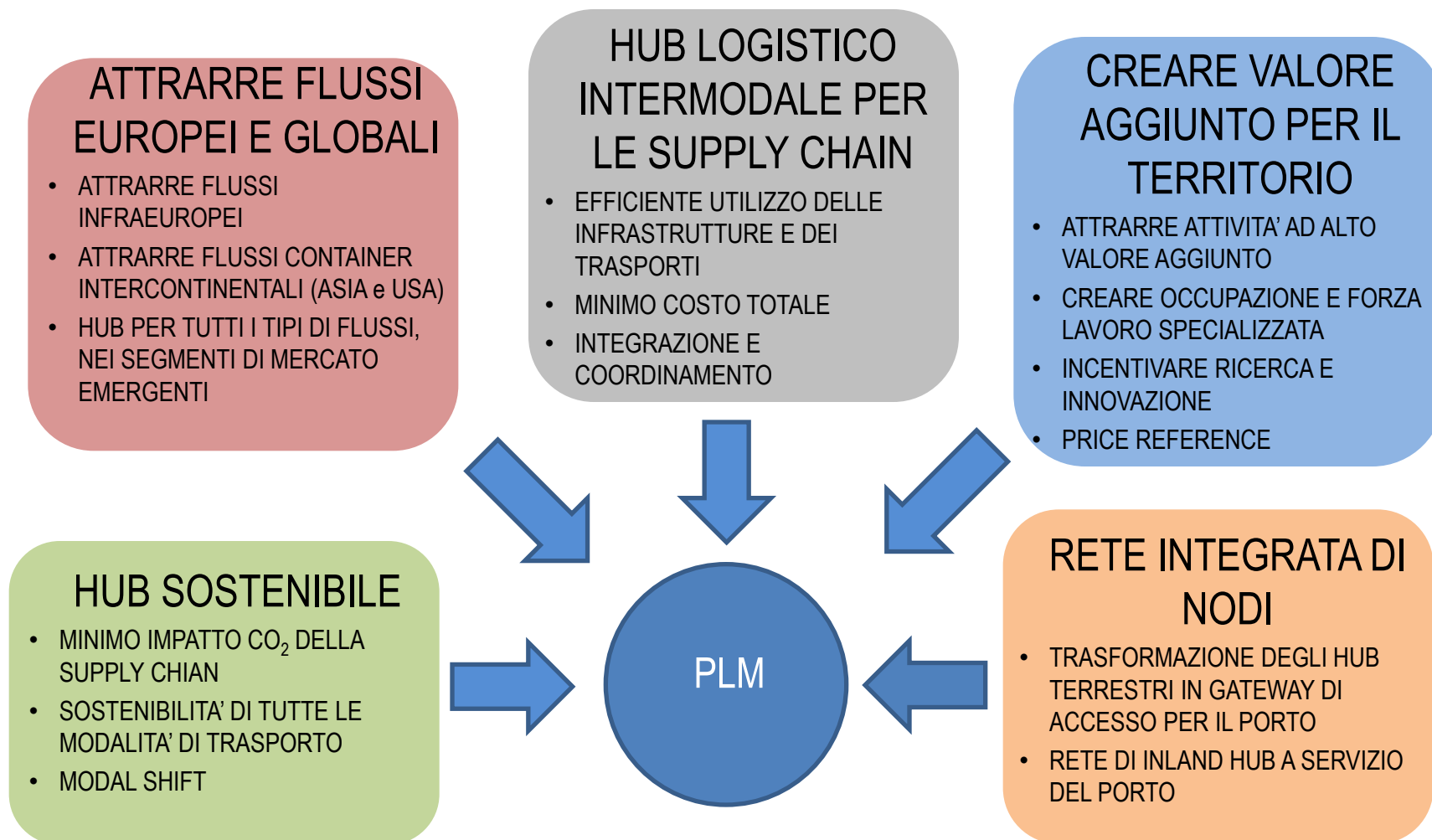
Con il contratto di rete due o più imprese si obbligano *ad esercitare in comune una o più attività economiche rientranti nei rispettivi oggetti sociali allo scopo di accrescere la reciproca capacità innovativa e la competitività sul mercato* (art. 3, co. 4 ter, D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito con L. 9 aprile 2009, n. 33).

# La «rete di impresa» Interporto-Aeroporto

Nell'agosto 2014 Interporto Marche spa e Aerdorica spa (società di gestione dell'Aeroporto delle Marche), hanno stipulato un contratto di rete di impresa avente per oggetto la «creazione della **Piattaforma Logistica delle Marche - PLM** - rete di infrastrutture dei trasporti e dei servizi di logistica operanti nella Regione Marche, per la pianificazione, organizzazione e gestione di attività a valore aggiunto in ambito competitivo, industriale, logistico ed amministrativo, a supporto degli operatori economici marchigiani, nazionali ed esteri».



# Vision della rete



# Dalla SWOT...

## FORZE:

- Presenza di un nucleo di aziende leader
- Presenza storica dei distretti
- aggancio alla rete dei corridoi europei
- spazio di magazzino merci di 1500m<sup>2</sup> dedicato al “Deposito Doganale”

## DEBOLEZZE:

- Assenza di politica di coordinamento settoriale
- Scarsa cooperazione tra le infrastrutture
- Alti costi di gestione

## OPPORTUNITA':

- Piattaforma territoriale/antenna terminale del Corridoio Transeuropeo Helsinki-La Valletta/Core Network
- Hub per tutti i tipi di flussi
- Realizzazione della stazione ferroviaria merci presso l'interporto

## MINACCE:

- Assorbimento da parte di territori circostanti
- Debolezza competitiva
- Ritardi nella realizzazione di opere nei terminali modali (uscita A14 ovest, progetto banchina)
- Persistenza di un funzionamento disgiunto della Piattaforma Logistica
- “Fuga” dei passeggeri e delle merci della *catchment area*

# ...alla strategia...

**Unica squadra di management.**



**Unico interlocutore con gli agenti di spedizioni internazionali e con i vettori di qualsiasi modalità, quelle aeree incluse.**



**Offerta globale di servizi di intermodalità integrata sul territorio.**





# ... alla definizione del piano d'azione

## Priorità individuate:

1. Implementare un modello organizzativo e gestionale massimamente efficiente per la rete;
2. Sviluppare un piano commerciale per attrarre operatori nel sito;
3. Sviluppare servizi avanzati ed innovativi ICT;
4. Definire accordi con altri nodi della rete per la creazione di corridoi doganali

Priorità	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Green	Green	Red	Yellow	Yellow	Blue
II	Green	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Blue
III	Green	Green	Red	Yellow	Yellow	Blue
IV	Green	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Blue

PREPARAZIONE

SELEZIONE

ATTUAZIONE

VALUTAZIONE

# Vantaggi dello sviluppo della PLM



**Costruzione di valore aggiunto grazie ad un'offerta completa di servizi integrati**

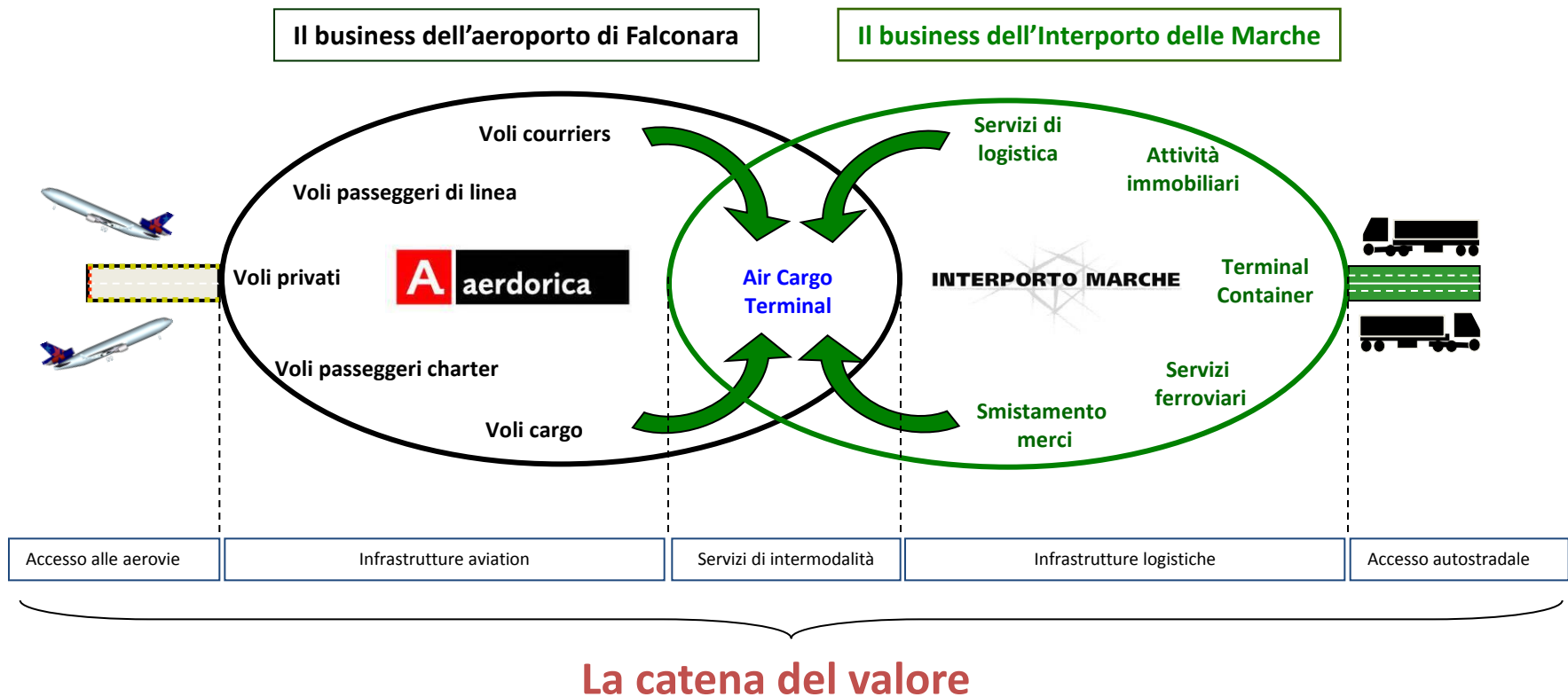


**Significativi risparmi nei costi di gestione**



**Modello di pianificazione unico e più efficace**

# Interporto e Aeroporto: un progetto comune



Il risultato di una visione sinergica tra Interporto ed Aeroporto rafforza lo sviluppo della intermodalità cielo/terra gettando solide basi per la costituzione di un vero e proprio Distretto della Logistica coerente con gli obiettivi di sviluppo di un modello trasportistico Intermodale nel centro Italia.

# Next step

## **Costituzione di un «sistema logistico» in sinergia con le autorità portuali (art. 46 del D.L. 201/2011) e coerente con il «piano strategico nazionale della portualità e della logistica»**

### **Dal «D.L. 201/2011», Art. 46 - Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale**

1. *Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.*
2. *Le attività di cui al comma 1 devono realizzarsi in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria, avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali.*
3. *Gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali per le esigenze di cui al comma 2, che, conseguentemente, divengono prioritarie nei criteri di destinazione d'uso delle aree.*
- *4. Nei terminali retro portuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

### **Dal «Piano strategico nazionale della portualità e della logistica» del MIT**

*La programmazione dovrà avvenire per “aree logistiche integrate”, che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN.*