

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Commissione Grandi opere e reti infrastrutturali

Proposta di convenzione di ricerca

**ANALISI DEI FLUSSI MARITTIMI DELLA FILIERA MERCEOLOGICA
LEGNO-CARTA**

Comitato di Presidenza
22 novembre 2001

Commissione Grandi opere e reti infrastrutturali (V)

Proposte di convenzione di ricerca

sui temi:

- 
1. Analisi dei flussi marittimi della filiera merceologica legno-carta
 2. Analisi dei flussi marittimi della filiera merceologica dei prodotti ortofrutticoli

Soggetto esecutore: sono stati individuati due enti di ricerca particolarmente specializzati (*)

Per la ricerca di cui al punto 1) si propone l'ISTIEE (Istituto per lo studio dei trasporti nell'integrazione europea); per la ricerca di cui al punto 2) si propone la Società ESA (Economia - Sviluppo - Ambiente)

Corrispettivi : Lire 145 milioni più IVA per la ricerca sub 1)

Lire 160 milioni più IVA per la ricerca sub 2)

Tempi di esecuzione : 6 mesi dall'affidamento dell'incarico

(*) vedi curricula allegati

Allegato a)

Prospetto generale dell'Istituto e delle sue più recenti attività di ricerca applicata

I.S.T.I.E.E. - Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea

Storia e settori di attività

Sorto nel 1959 per iniziativa dell'Università degli Studi di Trieste e della locale Camera di Commercio, l'I.S.T.I.E.E. (Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea) è stato riconosciuto con D.P.R. n. 368, 26 maggio 1975.

L'Istituto ha i caratteri di organizzazione "no profit" autonoma ed è collegato, per statuto, ai centri di ricerca scientifica nel campo dei trasporti dell'Università di Trieste.

L'I.S.T.I.E.E. ha come missione generale la realizzazione di attività di formazione e di ricerca, pura e applicata, rivolte al miglioramento e all'integrazione del sistema dei trasporti nell'area europea, quest'ultima intesa in un'accezione più vasta della semplice area dell'Unione.

Nel Consiglio Direttivo dell'Istituto sono rappresentate importanti istituzioni pubbliche e private del mondo dei trasporti italiano (a titolo di esempio: il Ministero dei Trasporti, FS, Confetra, ecc.). L'Istituto ha inoltre sviluppato una rete di collaborazioni istituzionali con altri enti di ricerca europei attivi nel campo dello studio dei trasporti (es.: Università di Zagabria, Università di Brema, Consorzio SETREF, Consorzio NEPTUNE), oltre che con diversi soggetti privati (Freight Leaders Club, ecc.).

L'Istituto svolge, in primo luogo, una regolare attività di formazione scientifica, in particolare a livello di specializzazione universitaria. Ha organizzato sinora, con regolare cadenza annuale, 39 corsi internazionali tematici di durata settimanale, nei quali si sono avvicendati oltre 1.300 docenti universitari ed esperti particolarmente qualificati, provenienti da vari Paesi europei ed extra-europei, e più di 3.700 uditori, gran parte dei quali stranieri.

Sempre nel campo della formazione, dal 1994 l'I.S.T.I.E.E. ha organizzato regolarmente Corsi di Formazione Professionale, indirizzati a laureati e laureandi delle Facoltà di economia, ingegneria, giurisprudenza e architettura, nel settore del *trasporto delle merci e della logistica* e Corsi di formazione professionale per *operatori del trasporto di persone*.

Le attività di formazione professionale permettono, fra l'altro, all'Istituto di rimanere in contatto con importanti esponenti del mondo operativo dei trasporti e della logistica, che costituiscono, in aggiunta alle professionalità del mondo accademico, punti di riferimento per i lavori di ricerca applicata nei settori dei trasporti e della logistica.

L'Istituto è attivo pure in qualità di organizzatore scientifico di Congressi internazionali in tema di trasporti.

Nel campo editoriale, l'attività dell'I.S.T.I.E.E. si esplica attraverso la regolare pubblicazione degli atti dei "Corsi Internazionali" e, dal 1995, della rivista scientifica internazionale "Trasporti Europei - Quadrimestrale di Economia, Ingegneria, Diritto dei Trasporti".

La Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, con apposita legge regionale, ha definito l'Istituto "organo di supporto tecnico, giuridico e scientifico per incrementare lo sviluppo degli studi relativi ai trasporti con particolare riguardo alle iniziative promozionali atte a favorire la divulgazione e l'approfondimento delle conoscenze nel campo dei trasporti, in relazione al ruolo della regione stessa nel contesto nazionale ed internazionale".

Il cuore dell'attività dell'Istituto è in ogni caso costituito dalla ricerca, sia pura che applicata, nel campo delle discipline dei trasporti.

In particolare, la struttura flessibile dell'Istituto, collegato strettamente alle strutture universitarie ma con ampia autonomia privata e forze di ricerca proprie, oltre che con stabili contatti nel mondo dell'industria dei trasporti e della logistica, permette un'ottimale coordinamento delle energie ai fini della ricerca applicata, con la possibilità di ricorrere, a seconda delle esigenze, anche alla consulenza di specialisti di peculiari ambiti settoriali.

Il carattere neutrale e super-partes dell'I.S.T.I.E.E. ed il suo elevato potenziale nella ricerca applicata fanno sì che sia considerato un riferimento importante per la consulenza nel campo della pianificazione dei trasporti da parte di molti enti

aventi finalità pubbliche o semi-pubbliche, che hanno affidato all'Istituto svariati studi di valutazione e di pianificazione dei sistemi di trasporto.

Si fornisce di seguito una sintetica elencazione delle attività più recenti svolte dall'Istituto nella ricerca applicata.

Principali studi e progetti di ricerca elaborati da ISTIEE nell'ultimo quinquennio

2001 (in corso di svolgimento): ricerca, finalizzata all'individuazione di una metodologia per le ricerche di mercato nel settore delle attività port-related, sul tema "I fattori del posizionamento strategico dei porti nei confronti della clientela", in collaborazione con "People SWG" di Trieste

2001 (in corso di svolgimento): analisi delle opportunità di integrazione industriale e di trasporto fra la regione ucraina di Nikolaev e l'area costiera del Golfo di Trieste; studio condotto nell'ambito del Progetto di Cooperazione Internazionale "Silkway - TACIS City Twinning", attivato fra il Comune di Trieste e il Comune portuale di Nikolaev (Ucraina)

2001 (in corso di svolgimento): sezione teorica e normativa dello "Studio sulla logistica in Italia - Primo rapporto generale sulla logistica in Italia", curato da ISFORT;

2001 "Evoluzione futura del consumo di combustibili ad uso dei trasporti nel Friuli-Venezia Giulia", studio commissionato da Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia (Direzione Regionale Viabilità e Trasporti)

2000 "Studio di fattibilità per la realizzazione di una piattaforma logistica nell'area dell'Ente Zona Industriale di Trieste" commissionato dall'Ente Zona Industriale di Trieste;

2000 Ricerca intitolata "Caratteristiche territoriali e organizzative delle zone logistiche nei porti europei: un'analisi comparata" presentata al Convegno annuale dell'Associazione Internazionale degli Economisti Marittimi IAME 2000 (Napoli, settembre 2000);

2000 Progetto "Logistics City Center" commissionato dal Comune di Trieste, per la realizzazione di un sistema di distribuzione urbana delle merci nell'area triestina;

2000 "Studio di fattibilità per la realizzazione di una linea di trasporto in sede protetta sulla direttrice Trieste-Muggia", affidato, con gara, dalla Provincia di Trieste al Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da I.S.T.I.E.E. e CSST Napoli;

2000 "Studio sulle conseguenze della mancata realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria AC/AV Transpadana" commissionato dal Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea Transpadana, di Torino;

2000 "Studio dell'impatto socioeconomico (settore trasporti) del progetto per la riconversione turistica della Baia di Sistiana" commissionato dalla Società Immobiliare S.S. Gervasio e Protasio di Duino-Aurisina;

2000 Elaborazione della "Proposta di Indirizzi per il Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Friuli-Venezia Giulia", commissionato dalla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia;

1999 Studio "La Direttrice Transpadana e il sistema portuale", contributo al II Piano Generale dei Trasporti, commissionato dal Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea Transpadana, Torino;

1999 Studio di fattibilità (modello socioeconomico territoriale, valutazione finanziaria e socioeconomica delle alternative) per la linea AV/AC Venezia-Trieste-Lubiana, commissionato da ITALFERR S.p.a.;

1998 Studio di fattibilità sul trasporto multimodale trans-europeo - Corridoio V Trieste - Kiev, commissionato dalla Società di consulenza R&P (Torino) e dalla Società Autostrade della Regione (Autovie Venete S.p.A.);

1998 Realizzazione dei Packages n°4.2 e 4.3 del Progetto internazionale METHAR, fondato dalla Unione Europea - DG VII, sul tema dell'Armonizzazione dell'Educazione Marittima Europea;

1997-1998 Studio su "La collocazione dei nodi logistici", all'interno del gruppo "Neptune Supporting Cooperation", nell'ambito del contratto di studio UE-DG VII assegnato al Consorzio NEPTUNE;

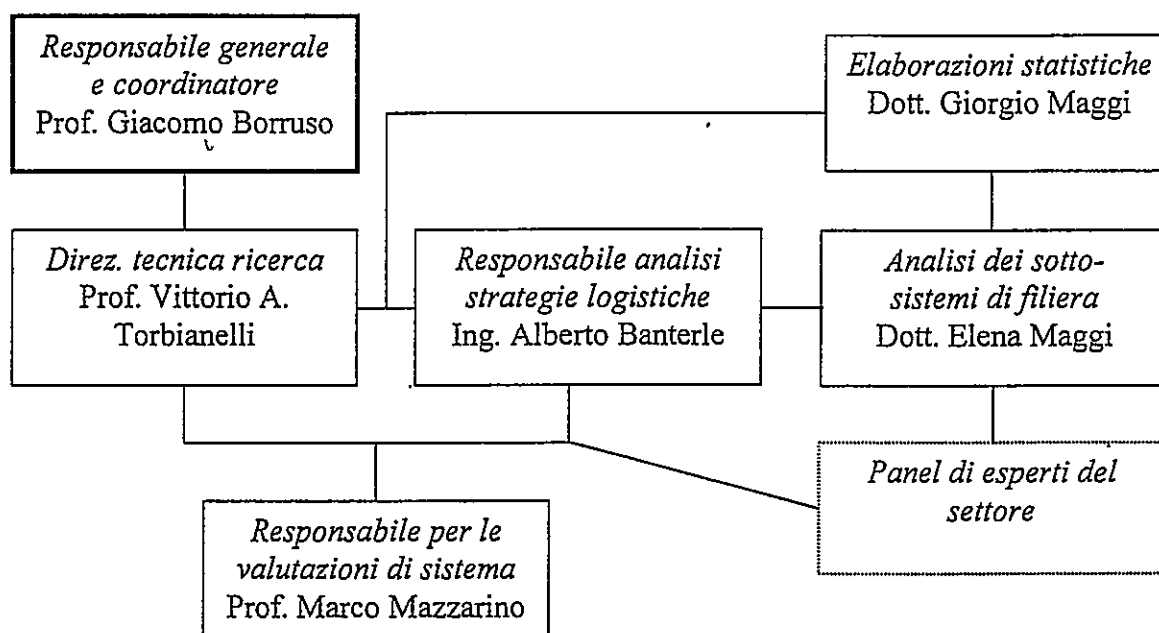
1997 Studio preliminare al "Piano Territoriale Regionale Generale della Regione Friuli-Venezia Giulia, settore Trasporti", commissionato dalla Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia;

1997 Analisi costi-benefici e multicriterio per la valutazione delle alternative progettuali per il passante autostradale alla Tangenziale di Mestre, commissionata da Pro.Te.Co S.r.l. di S.Donà di Piave nell'ambito del rapporto contrattuale con la Regione Veneto.

Allegato b)

Inquadramento del gruppo di lavoro proposto per l'eventuale svolgimento della ricerca "I flussi marittimi nella filiera del legno e della carta" e delle funzioni proprie di ciascun soggetto nell'ambito del piano di ricerca.

Membri del gruppo di lavoro ISTIEE e funzioni nel progetto di ricerca



La responsabilità generale della ricerca e il coordinamento strategico delle attività faranno capo al Presidente dell'ISTIEE, prof. *Giacomo Borruso*

La direzione tecnica della ricerca sarà affidata al prof. *Vittorio A. Torbianelli*, avente già al suo attivo attività direzionale di progetti di ricerca, per la maggior parte nell'ambito di ISTIEE.

Compiti primari della direzione tecnica, oltre alla redazione dei report intermedi e definitivi, saranno quelli di organizzare il lavoro del gruppo, recependo gli indirizzi strategici del coordinatore e le indicazioni tecniche dei committenti, di indirizzare lo scambio di informazione fra i membri del gruppo nonché, nella fase di raccolta delle informazioni, di definire nel dettaglio i criteri e i metodi da applicare alla selezione e all'elaborazione dei dati statistici.

Delle attività connesse alla raccolta e all'elaborazione dati di natura statistica sarà responsabile il dott. *Giorgio Maggi* in funzione della sua prolungata esperienza nel settore.

La direzione tecnica, per tutta la durata della ricerca, attiva direttamente i contatti con il responsabile dell'analisi delle strategie logistiche, l'ing. *Alberto Banterle*, con esperienza trentennale nel settore di organizzazione industriale con specifiche esperienze gestionali nel campo della logistica e con il responsabile dell'analisi di sistema.

Il responsabile dell'analisi delle strategie logistiche programma e definisce i criteri per la raccolta di informazioni sui caratteri tecnico-organizzativi e sui fattori decisionali che caratterizzano il settore, programmando l'analisi dei casi studio e affidando i compiti operativi di analisi locale dei sotto-sistemi di filiera alla dott.ssa *Elena Maggi*, ricercatrice junior ISTIEE che ha già sviluppato esperienza pluriennale nel campo dell'analisi e valutazione dei sistemi di logistica, con particolare attenzione agli aspetti connessi alle infrastrutture puntuali (porti, centri distributivi, ecc.). L'attività di raccolta dei dati "locali" prevederà anche interviste ad alcuni membri di un "panel" di esperti di settore, oltre che visite ai principali siti delle operazioni.

membri del panel potranno essere contattati direttamente, se ritenuto necessario, anche dalla direzione tecnica o dal responsabile delle analisi delle strategie logistiche e, in fase di elaborazione delle conclusioni, anche dal responsabile della valutazione di sistema.

La fase di elaborazione e valutazione di sistema sarà affidata all'attività del Prof. *Marco Mazzarino*, abituale collaboratore dei gruppi di lavoro ISTIEE, che in stretto e continuo contatto con il responsabile della ricerca, la direzione tecnica, il responsabile dell'analisi delle strategie logistiche, contribuirà a delineare metodicamente gli scenari e le condizioni relativamente alle prospettive delle catene logistiche che interessano i porti italiani, da cui dovranno scaturiranno le indicazioni di sintesi che costituiranno il supporto informativo per l'azione degli enti pubblici.

Indicazioni che verranno discusse e arricchite, nell'ultima fase, da tutto il team di ricerca.

Allegato c)

Note di specificazione sulla metodologia, riferite al testo del progetto redatto da CNEL e ai chiarimenti emersi in sede di incontro

La metodologia che ISTIEE intende proporre per la progettazione dello studio aderisce sostanzialmente, come naturale, alle indicazioni metodologiche proposte nel capitolo 3 del "Progetto di ricerca CNEL - I flussi marittimi nella filiera del legno e della carta", dell'ottobre 2001, di cui si condivide l'impostazione sostanziale.

Tuttavia, anche a seguito delle importanti conferme sulle finalità pragmatiche del progetto di ricerca ricevute da parte del CNEL in occasione dell'incontro tecnico svoltosi a Roma nella giornata dell'8 novembre u.s., è sembrato utile compiere una nuova valutazione critica sul rapporto fra le finalità dello studio e la metodologia proposta nel capitolato CNEL.

Nella Parte I della presente nota si espongono alcuni principi che ISTIEE riterrebbe indicato applicare alla procedura di ricerca per conferire al prodotto, così come auspicato dai committenti, i tratti propri di un "base programmatoria", più che quelli di uno studio accademico. Si tratta di formulare un percorso di analisi che contribuisca, con la sua stessa struttura formale, a formulare una chiave interpretativa della realtà da cui posano scaturire con una certa immediatezza indicazioni realmente efficaci per l'attuazione operativa di eventuali politiche delle filiere marittime rivolta al Paese.

Politica che, si è intuito, dovrebbe, in primo luogo, supportare lo sviluppo del sistema industriale/commerciale nazionale attivo nei due settori (legno/carta) e, quindi, rinvigorire le potenzialità economiche intrinseche alla stessa industria logistico-portuale.

Nella Parte II di questa nota, viene proposta, in armonia con le linee guida illustrate nella Parte I, una eventuale nuova struttura di indice per il prodotto della ricerca. Struttura, questa, che, lungi dal modificare la sostanza del lavoro, permetterebbe solamente di conferire maggiore visibilità ad alcuni aspetti ritenuti essenziali nell'ottica "programmatoria" di cui si è appena detto.

NB. La nuova struttura dell'indice ha carattere meramente propositivo. Qualora il committente la ritenesse inapplicabile, non vi sarebbero comunque problemi a svolgere la ricerca secondo le linee guida proposte nel seguito.

I. Le linee guida: l'attenzione ai fattori della domanda

Si è osservato, innanzitutto, che lo sforzo di indurre una completa e ordinata sistematizzazione degli aspetti descrittivi (flussi, porti, mezzi, soggetti coinvolti ecc.), attraverso l'applicazione di una rigida divisione fra "scenario internazionale" e "quadro italiano" (cfr. punti 2 e 3 del capitolato), comporta, come contraltare dell'ordine, il rischio di far perdere di vista interessanti fenomeni di interazione funzionale ed economica fra la portualità estera e quella nazionale. Si tratta di importanti fenomeni di differenziazione e/o di complementarietà connessi alle strategie seguite dai generatori della domanda di traffico marittimo (le imprese industriali/commerciali dei settori legno/carta o gli intermediari logistici).

Per ciò che concerne, in particolare, la filiera della carta, una piena comprensione dei motivi che inducono gli operatori a utilizzare i porti italiani non sembra possibile senza una precisa conoscenza del significato che assumono, per gli stessi operatori, altri porti Europei, fra i quali spicca, nell'esempio della filiera della carta, quello di Anversa che svolge funzioni di centro di distribuzione per tutto il continente e, quindi, anche per il contesto italiano.

La connessione profonda fra fenomeni portuali "nazionali" e "configurazione globale dell'offerta logistica" (quest'ultima riconducibile all'incrociarsi di variabili legate alla concentrazione produttiva, alla rete delle rotte, alla disponibilità e ai costi dei servizi, alla ripartizione dei rischi e alla ricerca di una diversificazione strategica delle fonti e dei siti), spinge dunque a considerare più opportuna un'analisi integrata "italia-estero", anche nel caso in cui si continui ad avere, quale fine ultimo, la comprensione delle esigenze delle industrie nazionali.

Una separazione fra "quadro italiano" e "quadro internazionale" fondata esclusivamente sulla nazionalità dei porti di ingresso/uscita, rischia, dunque, di disincentivare letture del fenomeno logistico potenzialmente ricche di suggerimenti, vale a dire quelle impennate sull'analisi della domanda di servizi di trasporto/logistica da parte delle imprese, in primo luogo quelle italiane (cartiere, mobilifici, produttori di semilavorati legnosi, ecc. o dei grandi intermediari logistici), indipendentemente da quali porti vengano di fatto utilizzati.

Come naturale, qualora si aderisca ai principi di un'analisi rivolta concettualmente verso i generatori di domanda e non tanto verso i punti di ingresso/uscita marittima delle filiere, risulterà leggermente attenuata la spinta a relazionare in forte

dettaglio e in base a criteri "di statistica" i caratteri più esteriori dei fenomeni nei porti italiani, mentre aumenterà la necessità di ottenere informazioni:

- sulle prestazioni economiche complessive e sulle valenze strategiche dei diversi "percorsi logistici" che collegano i porti esteri (oltre che quelli italiani!) al sistema industriale/commerciale nazionale;
- sui soggetti che determinano la domanda (industria/intermediari) sulle diverse relazioni.

Banche dati, quali quelle prodotte recentemente da Prometeia, saranno sicuramente incluse nella lista delle base dati da acquisire, ma sarà molto importante, agendo in quest'ottica, svolgere indagini approfondite su alcuni selezionati "casi studio" riferite a specifiche sotto-filiere riconducibili alle grandi imprese industriali/logistiche che rappresentano i "modelli" più significativi della domanda.

Le indagini (da effettuare prevalentemente tramite interviste basate su un questionario di riferimento) dovranno ruotare intorno a questioni quali il ruolo del sistema industriale e delle sue esigenze nel determinare le rotte marittime e terrestri, le abitudini e le nazionalità degli eventuali spedizionieri, le politiche di differenziazione strategica degli approvvigionamenti e dei canali distributivi, il valore attribuito alla capacità fisica delle strutture, le economie di scala legate alle quantità trattate lungo la catena marittimo-terrestre, i modelli di acquisto/vendita delle materie/prodotti, l'incidenza dei costi logistici sul prezzo dei prodotti, oltre che alle informazioni più tradizionali sulla qualità dei servizi e sui costi, finanziari e no, lungo la catena.

Tali indagini, condotte indipendentemente dalla discriminante che vengano utilizzati o meno porti italiani, contribuiranno a delineare meglio gli elementi alla base della scelta portuale.

Affrontare il problema in quest'ottica, più che concentrarsi sui dati di fonte "portuale", faciliterà il raggiungimento degli obiettivi "policy-oriented" propri del committente, così come chiaramente espressi durante l'incontro di Roma; obiettivi che, come già accennato, rimarrebbero per contro più difficilmente conseguibili all'interno di uno schema, prevalentemente descrittivo e orientato quasi esclusivamente agli aspetti marittimo/portuali.

Le valutazioni sul ruolo attuale e potenziale che il sistema portuale nazionale gioca per il sistema industriale italiano nei settori analizzati, scaturirà comunque, in modo automatico, dall'esame complessivo dei fenomeni logistici, "nazionali ed esteri", che riguardano l'industria nazionale.

II. Una proposta per una strutturazione alternativa dell'indice

Le considerazioni generali sopra svolte suggeriscono alcune modificazioni formali della struttura dei capitoli che non corrispondono, assolutamente, ad un allontanamento dalla sostanza della metodologia CNEL.

Il capitolo 1, che rappresenta la sintesi del lavoro, dovrebbe rimanere immutato nella sua funzione di riassunto ragionato della ricerca capace di vivere autonomamente. In esso si potrebbero eventualmente evidenziare, più che gli elementi meramente descrittivi, le conclusioni e gli indirizzi più significativi su cui impostare i possibili interventi di politica economica.

Il capitolo 2, di cinquanta cartelle circa potrebbe essere intitolato "Il panorama evolutivo dei traffici e dei servizi" dovrebbe contenere una esposizione ragionata e sintetica degli aspetti generali e i dati quantitativi sui flussi e sui servizi, che hanno caratterizzato fino ad oggi lo scenario delle filiere legno/carta e delle produzioni industriali ad esse collegate negli ultimi vent'anni.

Il capitolo potrebbe conservare, proprio perché descrittivo, la comoda distinzione fra il contesto internazionale e quello nazionale, effettivamente utile, in questo caso, ad una rappresentazione ordinata per quanto sintetica dei fenomeni quantitativi. Al contesto nazionale odierno sarebbe naturalmente dedicato uno spazio superiore e vi potrebbero trovare spazio ordinati tutti quei dati statistico-descrittivi dei comparti marittimo portuale che, per quanto importanti, non hanno carattere essenziale per la comprensione del processo di "scelta portuale".

A proposito della funzione di presentazione che si ritiene di dover attribuire a questo capitolo, in cui sarà centrale l'informazione statistica anche relativa al passato, va segnalato che in un contesto dinamico come quello attuale, le "quantità" del passato non necessariamente spiegano i fenomeni del presente e, soprattutto, non aiutano ad impostare visioni per il futuro libere da pregiudizi.

Anzi, è più frequente che siano aspetti "storici" meno evidenti (es., "presenza di know-how" o "eventi casuali", ecc.) a giustificare il fiorire e lo svilupparsi di certe attività. Questi fenomeni, di cui non sono spesso leggibili le dimensioni quantitative, sono solitamente i più interessanti poiché guidano ad una comprensione del presente. Essi emergono il più

delle volte dall'esame dei singoli casi studio e sono più adatti ad essere descritti e commentati, di volta in volta, nell'ambito della valutazione ragionata dei "contesti odierni" (cfr. cap. 3) che ad essere raccolti in separata sede in mezzo ad altri elementi descrittivi.

Il capitolo 3 continuerebbe a rappresentare il cuore del lavoro, con circa 60 pagine. Esso potrebbe modificare il titolo in "il panorama odierno delle scelte portuali"; l'ottica riguarderà l'analisi degli aspetti decisionali che riguardano non solo i flussi nei porti italiani ma tutto il panorama dei flussi di interesse per il territorio nazionale comprendendo, pertanto, anche i flussi che, attraverso porti esteri, interessano le imprese italiane.

Lavorare in quest'ottica non impedirà in alcun modo di elaborare, sebbene in forma un po' più sintetica, le identiche informazioni, quantitative e qualitative, richieste dal capitolato originale sui parametri decisionali riferiti ai porti italiani; tali informazioni saranno però integrate criticamente con ulteriori informazioni, riferite a contesti "esteri" che altrimenti sarebbero apparsi eccessivamente deflati.

In particolare, l'individuazione dei porti esteri su cui compiere un approfondimento di esame (secondo quanto previsto nelle indicazioni intorno al punto 3.2.) potrebbe essere facilitata proprio dalla possibilità di utilizzare le informazioni riferite al rapporto intercorrente fra porti esteri e mercato italiano.

Analisi dettagliate sulla formazione dei costi del prodotto lungo le differenti catene logistiche ("italiane" e "esterne") utilizzate per servire gli stessi mercati italiani permetteranno di distinguere con maggior chiarezza i molteplici elementi e le condizioni che definiscono la competitività di un sistema logistico imperniato su un dato porto (più che la competitività del porto in sé e per sé considerato).

Al capitolo 3 dovrebbe seguire un conclusivo capitolo 4 (di circa 30-40 pagine), che si potrebbe intitolare "il quadro per il futuro". Va detto subito che in questo capitolo, le previsioni quantitative di lungo periodo (10-20 anni) sull'andamento generali dei traffici, dovrebbero trovare spazi relativamente limitati. Tal genere di previsioni, viene giudicato, in genere, poco affidabile, se non ai fini di un disegno assolutamente generale del fenomeno, e molto costoso qualora ottenuto con l'acquisto di dati aggiornati da parte di consulenti specializzati che operano con modelli di simulazione macroeconomici.

Il capitolo 4 (che dovrebbe accorpare informazione precedentemente prevista sotto altri punti, fra cui, in particolare, i punti 2.3, 3.2.5, 3.3) costituirà piuttosto una sintesi ragionata, proiettiva verso il futuro, dell'analisi di sistema svolta sullo stato odierno.

La sintesi sarà mirata a definire scenari di opportunità/intervento futuri, in funzione dei diversi obiettivi razionalmente raggiungibili, sia nell'ottica di una politica per l'industria nazionale dei settori legno/carta, sia nell'ottica di una politica dell'industria dei trasporti e della logistica.

Nel capitolo dovrebbero essere messi in luce, spiegati e ove possibile misurati, sul piano generale o in funzione dei casi diversi: i rapporti fra trasporti e produzione; la valenza economica delle catene logistiche che supportano i processi industriali/commerciali dell'industria nazionale; le cause di deviazione dei flussi dai percorsi apparentemente naturali; il ruolo e il livello del protagonismo imprenditoriale nell'indirizzare i flussi e nel configurare le catene logistiche; il rapporto fra scelta portuale interna e scelta portuale estera, sia per l'impresa industriale/commerciale italiana che, se possibile, per quella straniera.

Questi dati di sintesi saranno organizzati in modo da permettere l'enucleazione di ambiti potenziali di intervento (geografico e funzionale) con l'indicazione di possibili indirizzi di politica, questi ultimi valutati nella loro duplice capacità di migliorare le prestazioni del sistema logistico nazionale al servizio della produzione industriale e del commercio, e, contemporaneamente, di sviluppare le opportunità dello stesso sistema portuale e logistico nazionale, visto come "industria".

In questa parte verranno individuati anche i siti portuali strutturalmente più adatti al servizio di determinati bacini produttivi (anche di bacini esteri) così come le necessità specifiche di politiche di organizzazione delle filiere retro-portuali.

Nell'ottica di sviluppo dell'industria "logistica", non saranno naturalmente tralasciate le valutazioni sulle specifiche opportunità offerte da alcuni siti portuali del Mezzogiorno, proiettate su scenari prospettici.

FASI DELLA RICERCA¹

1) Prima fase (Mesi 1, 2)

a) Individuazione e selezione dati e banche dati su:

- traffici portuali nazionali/internazionali per i settori considerati (ultimi 20 anni)
- traffici portuali nazionali per i settori considerati (alto dettaglio)
- produzioni e commercio a livello mondiale dei prodotti relativi alle filiere
- previsioni di sviluppo dei settori del commercio marittimo di interesse dell'analisi
- andamento degli indicatori dell'industria produttiva nazionale nei settori considerati
- imprese italiane ed europee operanti nei settori considerati (produzione, logistica e trasporti)
- trasporto ferroviario europeo dei materiali del comparto
- altri dati sul trasporto terrestre

b) raccolta fonti generali bibliografiche sulla logistica dei processi produttivi di interesse della ricerca

c) individuazione delle localizzazioni produttive di maggiore importanza

d) prime interviste con operatori leader per verificare le grandi variabili delle decisioni logistiche

e) redazione del panorama statistico storico dei comparti, per i porti italiani ed esteri (I rapporto)

2) Seconda fase (mesi 3,4)

a) raccolta e ordinamento dati di dettaglio da fonti portuali/operatori/ecc, su tecniche, modelli organizzativi, applicati nel sistema logistico

b) approfondimento della conoscenza dei flussi e dei fenomeni produttivi sul territorio nazionale e estero

c) programmazione e effettuazione delle interviste standardizzate a operatori rappresentativi per l'approfondimento dei criteri di scelta portuale (casi studio di sotto-filiera) e per la quantificazione dei parametri effettivi delle odierne catene logistiche

d) approfondimento conoscenze e visioni tramite ulteriori interviste a membri selezionati del panel

e) individuazione, anche in seguito alle interviste, dei porti esteri con influenza sui fenomeni di interesse per il territorio nazionale e dei profili di interazione funzionale fra mercati portuali

f) approfondimento dello studio sui caratteri comparativi dell'offerta logistica fra porti italiani e porti esteri

3) Terza fase (mesi 5, 6)

a) approfondimenti e completamento delle informazioni sui parametri della scelta logistica tramite interviste di rifinitura

b) eventuale integrazione di dati mancanti per la definizione dei panorami di valutazione

c) elaborazione definitiva del panorama informativo sui singoli snodi portuali nazionali

d) enucleazione e formalizzazione dei modelli di scelta portuale dominante (analisi fattori e cause), con riferimenti specifici ai siti portuali nazionali

e) analisi e valutazioni di sistema

f) stesura del quadro valutativo di supporto alla programmazione (Rapporto definitivo)

¹ La struttura definitiva delle fasi sarà concordata con il CNEL, anche per quanto concerne la necessità degli incontri di coordinamento.

Allegato d)

Quantificazione della spesa prevista per lo svolgimento della ricerca

Per l'esecuzione dello studio relativo al Progetto di ricerca CNEL "I flussi marittimi nella filiera del legno e della carta", così come proposto nel Cap. 3 del progetto stesso e considerando le specificazioni formulate nell'ambito del precedente allegato c), si propone come compenso per la fornitura del prodotto la somma complessiva di L. 145 milioni al netto di IVA, con cui verrà coperto l'impegno dei membri del gruppo di lavoro, l'acquisto di alcune banche dati a pagamento e la copertura delle spese per le missioni e la somministrazione delle interviste.