

Grande successo per il convegno dedicato al trasporto intermodale e alla logistica.



Il convegno "Proposte concrete e innovative per una politica nazionale di integrazione modale del trasporto merci" si è svolto nel pomeriggio di ieri al Move.App Expo 2014 di Milano, di cui noi di TN Trasportonotizie siamo media partner dell'evento.

Il convegno, organizzato da Assotrasporti e dal Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova e patrocinato dalla Confederazione europea piccole imprese (Cepi-Uci), dal Dipartimento Trasporti dell'UN.I.COOP. e da Azione nel Trasporto Italiano, ha avuto per protagonisti i principali attori dell'intermodalità italiana ed europea - dagli operatori del settore ai tecnici, dai politici alle associazioni - moderati dal Presidente Assotrasporti **Secondo Sandiano**.

Ad aprire il dibattito **Francesco Lugli**, responsabile Vendite Cargo Trenitalia, che esordisce con la necessità di diffondere la cultura dell'intermodale in Italia, promuovendo una discussione

che arrivi a coinvolgere il concetto di logistica nel senso più ampio del termine. “L’intermodale rappresenta una soluzione alternativa e integrativa per l’attuale sistema trasportistico italiano”, benché ad oggi il traffico cargo sulle reti ferroviarie ad alta velocità resti “al tempo stesso utopia e aspirazione”, anche per via degli ingenti investimenti previsti per il loro sviluppo. Lugli ricorda anche l’importanza strategica dell’asse nord-sud svizzero, che determinerà un aumento del traffico per l’Italia, anche se starà a quest’ultima sfruttarne i benefici.

**Enrico Bellavita**, Amministratore Delegato di NordCargo - che si inserisce nel gruppo DB Schenker Rail, primo operatore logistico a livello europeo, con 200.000 vagoni trasportati all’anno - e Fercarcgo, suggerisce di affrontare il tema dell’intermodalità “secondo una logica di logistica allargata”. Se da un lato, in ambito italiano il trasporto merci intermodale non trova sufficienti opportunità di sviluppo, “in Svizzera il trasporto su ferro ha superato la gomma e il trasporto combinato è la modalità prevalente”. L’esperienza svizzera dimostra che “fare intermodalità è possibile e il mercato lo richiede”.

Secondo **Alessandro Valenti**, Sales & Operations Shuttle Net di HUPAC Intermodal - società svizzera che si occupa di tutto ciò che nella catena logistica si situa tra due terminali intermodali, con l’obiettivo di favorire il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia attraverso le Alpi - il problema in Italia è di natura politica. “Il tanto agognato shift modale gomma-ferro è raggiungibile solo se perseguiamo obiettivi chiari che spetta al mondo politico individuare”. Occorrono inoltre regole chiare nel cui limiti operare, ma “ad oggi - conclude Valenti - manca questa chiarezza”.

**Marco Terranova**, membro del Consiglio Direttivo di FerCargo e Amministratore Delegato SBB Cargo - impresa ferroviaria europea, prima in Italia per numero di treni prodotti dopo Trenitalia Cargo e leader nei collegamenti su ferro sull’Asse Nord-Sud d’Europa - pone l’attenzione sulla crescita del traffico nord-sud resa possibile dagli investimenti realizzati in Svizzera. Ma è una crescita soltanto potenziale, perché non basta “fare un buco in una montagna” ma occorre sviluppare una catena logistica complessiva e commistioni strategiche fra le singole modalità di trasporto. E la direttiva Sud-Nord? Secondo Terranova “non c’è alcun segnale di pianificazione logistica né presupposto infrastrutturale per accrescere il traffico cargo verso nord”. Terranova si dice dunque pessimista sul potenziamento futuro dell’intermodale: “In Italia manca il sistema e senza decisioni politiche di lungo termine non ci sono prospettive”.

In qualità di esperto di trasporti intermodali, **Angelo Panzeri** focalizza l’attenzione sul trasportatore stradale, attore principale della movimentazione merci in Italia, la cui paura e diffidenza di avvicinarsi ad altre modalità di trasporto frenano lo sviluppo dell’intermodalità. Un altro problema è quello dei controlli: “Gli addetti ai controlli - spiega Panzeri - non hanno

sufficiente formazione per distinguere un trasporto in regime di cabotaggio da uno intermodale". Conclude, rivolgendosi agli esponenti politici presenti in sala: "Occorre un progetto intermodale atto a semplificare e razionalizzare le tante normative esistenti".

L'On. **Ivan Catalano**, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, coglie l'occasione del convegno per presentare in anteprima la sua proposta di legge, volta a risolvere il problema economico e monetario del settore trasportistico, razionalizzare e ottimizzare l'intera filiera del trasporto merci e contrastare la concorrenza sleale. Tale proposta risponde a diversi punti della piattaforma programmatica di riforma del trasporto su strada elaborata da Assotrasporti e Azione nel Trasporto Italiano sulla base delle istanze raccolte nel corso delle assemblee sul territorio con i trasportatori, alle quali l'On. Catalano ha partecipato personalmente. Punti-chiave della proposta di legge, l'istituzione di una Camera di compensazione per i trasporti e l'introduzione di un dispositivo unico a bordo dei mezzi. La Camera di Compensazione, alla quale dovranno iscriversi tutti gli operatori della filiera, permetterà di ridurre del 30% il costo dell'autotrasporto grazie alla compensazione multilaterale, un sistema che genererà un circolo virtuoso tale da aumentare la liquidità del settore. Il dispositivo unico libererà l'autotrasporto di tutti i dispositivi ridondanti a bordo degli autocarri.

La proposta di legge riceve il plauso del già Sottosegretario ai Trasporti **Bartolomeo Giachino**, il quale concorda sul fatto che "se vogliamo lavorare a favore dell'intermodalità, migliorare l'efficienza dei nodi logistici del nostro paese e ridurre i viaggi di ritorno a vuoto, dotare i mezzi di trasporto di un dispositivo unico attraverso cui ricevano informazioni dalla Piattaforma Logistica Nazionale è interesse nazionale". Ma il Sottosegretario Giachino cambia subito registro, attaccando prima i relatori che in precedenza hanno denunciato la scarsa attenzione del mondo politico alle necessità dei trasporti e della logistica e lasciando poi il tavolo di discussione dopo un lungo e critico intervento, senza dare ascolto alle risposte degli altri relatori e del moderatore.

**Secondo Sandiano**, ringraziandolo per la sua partecipazione, invita l'ex Sottosegretario a riflettere sul fatto che se gli operatori dell'intero settore - non solo gli autotrasportatori - evidenziano a gran voce le problematiche da risolvere, chi fa politica deve dare loro ascolto, accettare le critiche, individuare e attuare azioni legislative risolutive. Azioni più che necessarie, soprattutto per l'autotrasporto italiano, che vive una crisi allarmante, aggravata dalla scarsa rappresentatività delle grandi e storiche associazioni e da un dialogo fra rappresentanti politici e rappresentanti della categoria che troppo spesso esclude le voci "fuori dal coro", rappresentanti le piccole e medie imprese, vere vittime. Ultima dimostrazione di tale crisi è il fallimento della vecchia politica di concertazione con le Istituzioni condotta dalle grandi: "esistono associazioni che, dopo aver firmato un Protocollo d'Intesa con il Governo il 28 novembre 2013, lo hanno ora disdetto dopo aver ottenuto il loro unico obiettivo, la poltrona nel Comitato centrale dell'Albo dell'autotrasporto". Se il mondo del trasporto avanza richieste diverse da quelle delle

“associazioni della concertazione”, è perché c'è qualcosa da cambiare. Da qui il percorso di riforma del comparto che Assotrasporti ha intrapreso confrontandosi con la categoria, gli altri operatori del trasporto e i politici, durante la prima edizione del convegno al Move.App Expo 2013.

Il convegno prosegue con l'intervento di **Gaetano La Legname**, assistente tecnico del Vicepresidente IX Commissione Trasporti alla Camera, il quale rileva l'urgenza di risolvere il problema della congestione del traffico merci per eliminare le esternalità negative nel trasporto combinato. La Legname esprime dubbi sulla realizzazione del Terzo Valico, futuro nodo intermodale tra Mediterraneo ed Europa, perché “nasce non idoneo ai treni di formato europeo... un bel buco in una montagna che servirà a ben poco!”.

**Aldo Lupi**, Presidente del Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali di Milano, prosegue esponendo le difficoltà tecniche e gestionali del comparto che rappresenta, portando ad esempio l'iter burocratico eccessivo che vede la compilazione di ben 68 certificazioni differenti per sdoganare alcune tipologie di merci, come quelle di tipo alimentare. “Esistono problemi logistici non indifferenti - spiega Lupi - basti pensare che talvolta servono due o tre giorni soltanto per cercare i container nei terminal”.

Alle problematiche logistiche si sommano quelle di carattere burocratico, che rallentano la catena logistica, e di scarsa armonizzazione normativa a livello comunitario. È quanto rimarca il Maggiore della Guardia di Finanza **Amos Bolis**, secondo il quale “le aziende italiane potranno essere più appetibili all'estero grazie alla competitività guadagnata dall'avere regole di tassazione similari con quelle degli altri Stati europei”. In più, occorre gestire in maniera oculata le risorse disponibili, incanalandole verso programmi di attuale rilevanza: “il progetto di un porto risalente a vent'anni fa non può essere ripreso oggi e realizzato senza produrre inefficienze”.

**Luciano Pannocchia**, Vicepresidente nazionale di Unione Interporti Riuniti (UIR), ricorda con amarezza che la legge di riforma degli interporti - network strategici per la logistica e i trasporti che racchiudono tutti gli operatori del sistema, dai doganalisti ai trasportatori agli spedizionieri - “giace in terreno sconosciuto al Senato”. Pannocchia concorda dunque con gli altri relatori nel rilevare il problema politico di base, per cui tutti i progetti sono destinati ad arenare in Parlamento, senza alcuna risoluzione attuativa. Il Vicepresidente UIR sostiene poi che “acqua e aria sono fondamentali nel discorso intermodale al fianco di gomma e ferro”. Basti pensare che “in Italia il mercato della moda e dell'alimentare si sposano bene con il trasporto aeroportuale, da sfruttare al massimo”.

Il convegno è in dirittura di arrivo, ma l'attenzione resta alta. **Carlo Longo**, Consigliere di Amministrazione UIRNet, punta il dito contro il divario tra il sistema logistico italiano e quello degli altri paesi: "non possiamo confrontarci con Paesi come la Germania, dobbiamo recuperare questo gap con miglioramenti volti ad ottimizzare le infrastrutture". È proprio in tale contesto che si inserisce UIRNet, piattaforma volta a supportare e offrire sistemi tecnologici telematici per gestire i dati e fornire servizi a tutti gli stakeholders del sistema. Lo scopo è rendere intelligenti tutti i nodi logistici nazionali, grazie ad un'interconnessione continua dei dati gestionali.

Renzo Erbisti, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano, si sofferma sulla gravosa situazione in cui versa l'autotrasporto italiano. "Il trasporto su gomma sta morendo per via dei costi troppo elevati di esercizio, della burocrazia e della concorrenza sleale da parte dei Paesi dell'Est. Ma se l'autotrasporto muore - conclude Erbisti - l'intermodale andrà poco lontano".

A chiudere il dibattito **Domenico Petrone**, Segretario Generale di TSP Association - associazione che riunisce i fornitori nazionali di servizi telematici - e Presidente di Viasat Group. Secondo Petrone è fondamentale standardizzare la comunicazione nei sistemi telematici: "le aziende sono destinate a scomparire se non si aggregano e fanno rete; allo scopo devono entrare nell'ottica di una gestione telematica dei processi". Petrone ribadisce dunque il cambiamento di mentalità nei trasporti per abbattere le barriere che bloccano l'introduzione dei sistemi telematici all'interno delle aziende.

Il moderatore Sandiano, ringraziando i presenti per i preziosi contributi di discussione, assicura che Assotrasporti si farà carico di portare i suggerimenti emersi all'attenzione delle Istituzioni competenti. "Abbiamo un obiettivo comune: salviamo insieme il Sistema-Paese!".

(Fonte: [Assotrasporti](#) )

