



## “Salviamo i trasporti e il Paese!” È l'appello degli operatori del trasporto alla politica

### IN PRIMO PIANO



*Quote Albo 2015, nuove modalità di pagamento*

*pagina 4*



*Sblocca Italia, importanti novità per i trasporti*

*pagina 5*



*Stabilità 2015, le proposte per il rilancio dell'autotrasporto*

*pagina 10*



*Integrazione gomma-ferro nel trasporto merci, le proposte*

*pagina 15*



*Sistri, nessuna sanzione da gennaio*

*pagina 28*



*Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Sicilia*

*pagina 37*

# Gli operatori del trasporto: “Salviamo il Sistema-Paese!”

## È l'appello alla politica che arriva dal Move.App Expo 2014

### Il successo dell'edizione 2014

Si è conclusa con un grande successo l'**edizione 2014 del Move.App Expo di Milano**, appuntamento internazionale dedicato alla mobilità intelligente, alla logistica e alle tecnologie applicate ai trasporti.

Presenti all'evento, svoltosi al Museo nazionale della scienza e della tecnologia Leonardo Da Vinci tra l'11 e il 15 ottobre scorsi, **oltre 4500 visitatori**, tra cui 800 convenuti alle giornate congressuali e 87 relatori di grande prestigio e fama internazionale.

Organizzato da Columbia Group e dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, Move.App Expo 2014 ha ricevuto l'adesione del Presidente della Repubblica e sua Medaglia di Rappresentanza e il patrocinio, fra gli altri, di Commissione Europea, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dei trasporti, Ministero dell'ambiente, Expo 2015, Ferrovie dello Stato Italiane, Cepi-Uci, Assotrasporti, FerCargo e Anfia.

Un'intensa cinque giorni di eventi, inaugurati dal **Week end della mobilità** dell'11 e 12 ottobre, nel corso del quale gli spazi espositivi interni ed esterni di Move.App Expo



sono stati straordinariamente aperti al pubblico.

Le guide del Museo hanno accompagnato i visitatori lungo un percorso logico-formativo che, partendo dal padiglione ferroviario, attraversando il padiglione aeronavale e terminando negli spazi all'aperto tra Via Olona e il sottomano Enrico Toti, li ha condotti dagli albori dei trasporti fino alle più moderne tecnologie disponibili per capire, provare e toccare con mano ciò che ogni giorno vediamo nelle nostre strade, condizionando la vita moderna e le scelte degli amministratori.

Durante le sessioni di convegni del Move.App Expo, aziende, costruttori, associazioni, operatori, rappresentanti istituzionali e ricercatori universitari hanno dibattuto di mobilità integrata, di reti ferroviarie, di linee metropolitane e di integrazione ferro-gomma applicata al trasporto pubblico locale.

Non solo, **grande interesse ha suscitato la sessione dedicata alle catene logistiche multimodali**, nel cui ambito si è svolto il convegno "Proposte concrete e innovative per una politica nazionale di integrazione modale del trasporto merci", di cui proponiamo di seguito una sintesi. Prossimo appuntamento? Sempre a Milano con l'edizione 2015 di Move.App Expo.

Il convegno "**Proposte concrete e innovative per una politica nazionale di integrazione modale del trasporto merci**" è stato organizzato da **Assotrasporti** e dal **Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova** e patrocinato da Cepi-Uci, Dipartimento Trasporti dell'Un.i.coop e Azione nel trasporto italiano.

Ha avuto per protagonisti i principali attori del **trasporto intermodale italiano ed europeo** - operatori, tecnici, politici e associazioni - moderati dal Presidente Assotrasporti **Secondo Sandiano**.

Gli interventi e i suggerimenti emersi

sono andati in un'unica direzione, quella di individuare soluzioni per salvare insieme il Sistema-Paese. In che modo? Cominciando da un comparto vitale per l'economia italiana quale è quello dei trasporti.

Molti dei relatori intervenuti si sono detti pessimisti sul potenziamento dell'intermodale in Italia. Primo fra tutti **Francesco Lugli**, responsabile Vendite Cargo Trenitalia, secondo il quale occorre diffondere in Italia la **cultura dell'intermodale**, che "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.

**Alessandro Valenti**, Sales & Operations Shuttle Net di HUPAC Intermodal, sottolinea che **il problema 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 purtroppo "ad oggi manca questa chiarezza".

**Marco Terranova**, membro del Consiglio Direttivo di FerCargo e Amministratore Delegato SBB Cargo guarda alla crescita dei traffici sulla rotta nord-sud, resa possibile dagli investimenti realizzati in Svizzera (una crescita soltanto potenziale, perché non basta che ci sia “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. In Italia manca il sistema e **senza decisioni politiche di lungo termine non ci sono prospettive**”.

**Luciano Pannocchia**, Vicepresidente nazionale Unione Interporti Riuniti (UIR), concorda nel rilevare il problema politico di base, per cui **tutti i progetti armano in Parlamento senza risoluzione attuativa**, a cominciare dalla legge di riforma degli interporti, network logistici strategici che racchiudono tutti gli operatori del sistema - doganalisti, trasportatori e spedizionieri.

Da qui il **divario tra il sistema logistico italiano e quello di Paesi come la Germania** rilevato da **Carlo Longo**, Consigliere di Amministrazione UIRNet, il quale suggerisce di “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.

D'altra parte, come rimarca **Enrico Bellavita**, Amministratore Delegato di NordCargo srl, se nel nostro Paese il trasporto merci intermodale non trova sufficienti opportunità di sviluppo, l'esperienza della Svizzera - dove “il trasporto su ferro ha superato la gomma e il trasporto combinato è la modalità prevalente” - dimostra che **“fare intermodalità è possibile e il mercato lo richiede”**.

Bellavita guarda alla ferrovia come ad “una risorsa reale per lo sviluppo del Paese: un'industria di rilievo di per sé, in grado di alimentare competenze specifiche e posti di lavoro qualificati, e un servizio importante a beneficio delle altre industrie”. È per questo che “governi e istitu-



### I relatori del convegno sul trasporto intermodale

Ecco i relatori intervenuti al convegno, introdotti e coordinati da **Secondo Sandiano**, Presidente nazionale Assotrasporti:

- **Francesco Lugli**, responsabile vendite Cargo Trenitalia
- **Enrico Bellavita**, Amministratore Delegato NordCargo
- **Alessandro Valenti**, Sales & Operations Shuttle Net di HUPAC Intermodal
- **Marco Terranova**, membro del Consiglio Direttivo di FerCargo e Amministratore Delegato SBB Cargo
- **Angelo Panzeri**, esperto di trasporti intermodali
- **On. Ivan Catalano**, Vicepresidente IX Commissione trasporti alla Camera
- **Bartolomeo Giachino**, ex Sottosegretario ai trasporti
- **Gaetano La Legname**, Assistente tecnico dell'On. Catalano
- **Aldo Lupi**, Presidente Consiglio compartimentale spedizionieri doganali di Milano
- **Amos Bolis**, Maggiore Guardia di Finanza
- **Luciano Pannocchia**, Vicepresidente Unione Interporti Riuniti
- **Carlo Longo**, Consigliere di Amministrazione UIRNet
- **Renzo Erbisti**, Presidente Azione nel Trasporto Italiano
- **Domenico Petrone**, Presidente Viasat e Segretario Generale TSP Association

zioni dovrebbero stimolare investimenti” a favore del trasporto merci via ferro. L'esperto di trasporti intermodali **Angelo Panzeri** focalizza l'attenzione sul **trasportatore stradale, attore principale della movimentazione merci in Italia**, la cui diffidenza verso altre modalità di trasporto frena lo sviluppo dell'intermodalità. 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 chiedendo agli esponenti politici presenti la messa a punto di “un progetto intermodale atto a semplificare e razionalizzare le tante normative esistenti”.

**Renzo Erbisti**, Presidente di Azione nel

trasporto italiano, si sofferma sulla gravosa situazione in cui versano le aziende italiane di trasporto su strada. “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 - ricorda Erbisti - **se l'autotrasporto muore, l'intermodale andrà poco lontano**”.

Secondo **Domenico Petrone**, Presidente Viasat e Segretario Generale di TSP Association - associazione che riunisce i fornitori nazionali di servizi telematici - 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”.

Unica certezza al momento, secondo **Gaetano La Legname**, autotrasportatore e assistente tecnico del Vicepresidente IX Commissione Trasporti alla Camera, è l'urgenza di risolvere il problema della **congestione del traffico merci** per eliminare le esternalità negative nel trasporto combinato.

Ma per rendere efficiente l'intermodalità nei trasporti occorre risolvere le **annose questioni tecniche, gestionali e burocratiche che rallentano la catena di movimentazione merci**, come ammoniscono **Aldo Lupi**, Presidente del Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali di Milano, e il Maggiore della Guardia di Finanza Amos Bolis.

Il primo porta l'esempio dell'iter burocratico che vede la compilazione di ben 68 certificazioni differenti per sdoganare alcune tipologie di merci, come quelle di tipo alimentare. "Talvolta - spiega Lupi - servono due o tre giorni soltanto per cercare i container nei terminal".

**Amos Bolis** aggiunge che "le aziende italiane potrebbero essere più appetibili all'estero grazie alla competitività guadagnata dall'aver **regole di tassazione simili 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 - ammonisce Bolis - non può essere ripreso oggi e realizzato senza produrre inefficienze".

Intanto, per risolvere il problema economico e monetario del settore trasportistico, l'**On. Ivan Catalano**, Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera, ha presentato **un disegno di legge, che illustra in anteprima al convegno**. La sua proposta mira a razionalizzare e ottimizzare l'intera filiera del trasporto merci e contrastare la concorrenza sleale, mediante l'istituzione di una **Camera di compensazione per i trasporti** e l'introduzione di un **dispositivo unico a bordo dei mezzi**.

Si tratta di una proposta che 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.

La Camera di Compensazione, alla quale dovranno iscriversi tutti gli operatori del-

la 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 dell'On. Catalano riceve il plauso dell'ex 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**



## Merci su rotaia, Terzo Valico sì o no?

Nel corso del dibattito, **Gaetano La Legname** ha espresso **dubbi sulla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi**, la linea ferroviaria ad alta velocità Tortona/Novi Ligure - Genova, futuro nodo intermodale tra Mediterraneo ed Europa (è la tratta italiana del Corridoio transeuropeo Reno-Alpi). Secondo La Legname "nasce non idoneo ai treni di formato europeo... un bel buco in una montagna che servirà a ben poco!".

In risposta a tali perplessità, pubblichiamo **di seguito una sintesi della nota di precisazione inviata dal COCIV, Consorzio Collegamenti Integrità Veloci**, incaricato della progettazione e costruzione del Terzo Valico.

Le Specifiche Tecniche di Interoperabilità e i più recenti Regolamenti europei individuando gli standard funzionali delle nuove opere idonee al transito dei **treni di formato europeo**.

Le caratteristiche che più influenzano la performance di una linea ferroviaria per il trasporto merci sono la **pendenza**, l'ampiezza delle gallerie o "**sagoma**" e la lunghezza del treno ammissibile o "**modulo**".

Il progetto del Terzo Valico prevede:

- una pendenza del 12,5 per mille, valore in linea con i più recenti standard progettuali europei e con l'evoluzione dei moderni mezzi di trazione;
- una sagoma massima a Gabarit C, di molto superiore a quelle delle linee esistenti;
- un modulo di 750 m, coerente con le indicazioni introdotte dal Regolamento europeo 1315/2013.

**Le linee storiche che sfioccano dal nodo di Genova hanno caratteristiche prestazionali notevolmente inferiori:** la linea "dei Giovi" ha una pendenza del 35 per mille ed una elevata tortuosità; la linea Ovadese ha una sagoma inadeguata per i grandi contenitori che si stanno affermando nel trasporto via mare; le linee La Spezia-Parma e Savona-Alessandria non offrono un servizio di qualità da e per il porto di Genova, per via della distanza e delle loro caratteristiche prestazionali.

La nuova linea del Terzo Valico, invece, ha standard di capacità elevati che consentiranno la coesistenza tra servizi anche molto eterotachici [Ndr: ossia con velocità commerciali previste diverse] come il trasporto merci di qualità e il trasporto passeggeri veloce.

**un dispositivo unico attraverso cui ricevano informazioni dalla Piattaforma Logistica Nazionale è interesse nazionale**". Ma Giachino cambia subito registro, attaccando prima i relatori che 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 ascoltare le repli-

che degli altri relatori e del moderatore. **Secondo Sandiano** invita l'ex Sottosegretario a riflettere sul fatto che se tutti gli operatori del trasporto e della logistica - non solo autotrasportatori - reclamano

soluzioni per le problematiche quotidiane, chi fa politica deve dare loro ascolto, accettare le critiche 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 con-

certazione con le Istituzioni condotta dalle grandi, "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 di tali associazioni, 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, a partire dall'edizione 2013 del Move.App Expo.

## TruckEmotion 2014, i numeri del successo

### Il confronto delle associazioni con i trasportatori

**C**onferma anche quest'anno il suo successo TruckEmotion, la tre giorni all'Autodromo di Monza dedicata al mondo dei veicoli da lavoro, con **12.869 partecipanti** e **oltre 2000 prove su truck e van**.

Moltissimi i driver che si sono messi alla guida - sul mitico circuito della Formula 1

e sull'adrenalinico tracciato *off road* - dei truck Daf, Iveco, Man, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks e dei veicoli commerciali Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Peugeot, Renault e Volkswagen.

Presenti all'evento anche **Assotrasporti e Azione nel trasporto italiano** (ATI),

che hanno partecipato alle numerosi attrazioni e ai **seminari** in programma e incontrato gli autotrasportatori, ascoltandone istanze e problematiche.

Al centro dello scambio di idee, la precaria situazione dell'autotrasporto italiano. È stata confermata la **crisi di rappresentatività della base da parte delle grandi associazioni** - rilevata da tempo dalle due associazioni - con conseguente malumore della categoria che assume dimensioni senza precedenti.

I trasportatori concordano con Assotrasporti e ATI: **se il Governo non darà risposte operative e subito attuabili, il fermo sarà inevitabile e ad oltranza**, per conseguire risultati concreti.



## Campionato europeo truck 2014, vittoria per Kiss e i camion MAN

Si è deciso tutto a Le Mans. Nel FIA European Truck Racing Championship 2014 **la sfida fra trattori stradali è rimasta apertissima fino all'ultima tappa di stagione.**

Dopo la penultima gara all'autodromo di Jarama, in Spagna, la classifica piloti ha visto primeggiare l'ungherese Norbert Kiss a 348 punti sullo spagnolo Antonio Albacete, a 342 punti. Terzo, ad un solo

punto di distanza, il tedesco Jochen Hahn.

Così, dopo un dominio durato quattro tappe su sette (Nogaro, Nürburgring, Most e Zolder), **a Jarama Albacete ha ceduto lo scettro a Kiss**, sul podio in tutte le gare di stagione. **Vicinissimo alla vittoria finale anche Hahn**, detentore del titolo 2013.

Gli emozionanti inseguimenti si sono conclusi nell'atteso

**rash finale di Le Mans**, ultimo atto del Campionato europeo truck 2014, gli scorsi 11 e 12 ottobre.

**Alla fine è Kiss ad alzare la coppa al cielo**, chiudendo la stagione a 401 punti, contro i 383 di Hahn, che si aggiudica l'argento. **Beffato Albacete**, che perde anche la seconda posizione, scivolando sul gradino più basso del podio.

Una consolazione per lo spa-

gnolo: la classifica finale dei team vede vincere la coppia Albacete - Bösiger (**Truck Sport Lutz Bernau**), alla guida di mezzi **MAN**, con 621 punti totali. Segue il team di camion americani **Freightliner** di Vrsecky e Lacko (**Buggyra Int Racing System**), a 576 punti. Medaglia di bronzo al **Team Reinert Adventure** di Hahn e Reinert, altra squadra **MAN**, a 533 punti.