



Quote Albo 2014, nessuna variazione rispetto al 2013

The stoom of the s

Fondi autotrasporto, rimborso accise e riforma Albo: le novità 2014



Intervista al Sottosegretario Rocco Girlanda e al Ministro I uni





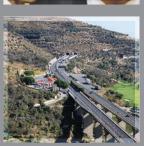
Tavola rotonda di ASSOTRA-SPORTI sul trasporto intermodale

pagina 17



Capacità finanziaria e RC professionale: cosa serve sanere

naaina 33



pagina 14

Dal territorio. Focus Piemonte, Liguria, Puglia

pagina 36

## Autotrasporto, serve una svolta intermodale! Sviluppare intermodalità e logistica avvantaggia tutti

lazzo Giureconsulti, si è svolto dal 5 al 9 ottobre il Forum internazionale Move. App Expo 2013, che ha ricevuto l'adesione del Presidente della Repubblica, con il conferimento della sua Medaglia di Rappresentanza, ad attestazione dell'elevato valore scientifico e culturale della manifestazione.

Tra i convegni che si sono susseguiti nella cinque giorni di lavori, ne segnaliamo uno di particolare interesse per il comparto del trasporto merci stradale e intermodale.

Si tratta della tavola rotonda "Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per il futuro delle aziende di autotrasporto", organizzata da ASSOTRA-SPORTI, associazione di categoria fra i patrocinatori di Move.App Expo, in collaborazione con il Centro di Ricerca Trasporti dell'Università degli Studi di Genova.

Il convegno, coordinato e moderato dal presidente nazionale di ASSOTRA-SPORTI, Secondo Sandiano, ha avuto un parterre di eccellente livello, fra au-



torità e player del settore trasportistico intermodale.

Aprendo i lavori Sandiano ha evidenziato, fra le iniziative che l'associazione ASSOTRASPORTI sta ponendo in essere a livello nazionale, l'organizzazione strategica di questo convegno volto ad avvicinare gli autotrasportatori tradizionali all'intermodalità e ad illustrare i vantaggi che possono trarre dalla sinergia del trasporto merci su gomma e su ferro.

"Avvicinare la gomma alla rotaia, nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza, consente di trovare soluzioni per la riduzione dei costi, come sollecitato dalle aziende di autotrasporto nostre socie, in modo da costruire margini di sopravvivenza e di sviluppo per gli autotrasportatori"

Secondo Sandiano, Presidente ASSOTRASPORTI

#### **I PARTECIPANTI**

- Secondo Sandiano, Presidente nazionale ASSOTRASPORTI, rappresentante degli autotrasportatori
- Bartolomeo Giachino, Consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi
- Mario Castaldo, Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia
- Eugenio Morello, Responsabile del Centro Studi Sistemi di Trasporto IVECO
- Livio Ambrogio, Presidente dell'Ambrogio Trasporti SpA
- Bernhard Kunz, Direttore di HUPAC Intermodal SA
- Alessandro Ricci, Presidente Nazionale dell'Unione Interporti Riuniti (UIR) e Presidente dell'Interporto di Bologna
- Aldo Lupi, Presidente del Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali di Milano
- Roberto Liscia, Presidente di Netcomm, Consorzio del commercio elettronico italiano
- Amos Bolis, Maggiore della Guardia di Finanza

Sono quindi intervenuti gli altri relatori, che hanno illustrato problematiche e prospettive connesse allo sviluppo dell'intermodalità, della logistica e degli interporti nel nostro Paese.

Bartolomeo Giachino, Consigliere del Ministro dei Trasporti Lupi, nel far luce sui ritardi che sconta il sistema logistico italiano, focalizza l'attenzione sui porti, vero "punto di partenza di qualsiasi politica di intermodalità". Ripercorre così la discussione - in ballo da tempo - sulla riforma dei porti, che "deve essere coniugata alla riforma degli interporti". Sono entrambe es-

**8** eventi

senziali per il rilancio del sistema logistico italiano, ma restano ad un punto morto: "tutt'ora Camera e Senato hanno posizioni diverse" in merito, con la conseguenza che "il Paese ha perso almeno tre anni".

Secondo il Consigliere del Ministro, è essenziale che alle riforme portuale e interportuale partecipino attivamente gli operatori del settore e, accanto a questi, il comparto dell'e-commerce, "l'unico settore che sta crescendo", seppur ancora troppo poco rispetto ad altri Paesi, Olanda in primis.

Proprio in rappresentanza del commercio elettronico è intervenuto **Roberto Liscia**, Presidente del Consorzio Netcomm, la realtà italiana più rappresentativa in questo settore.

Liscia, rimarcata l'importanza della "riflessione che si sta facendo a questo tavolo", puntualizza: "quando parliamo di avvicinare il trasporto su gomma a quello su rotaia, io aggiungo che dobbiamo fare avvicinare il trasporto al consumatore". Ricorda quindi che il nostro "è il Paese che ha sviluppato meno le vendite a distanza. Ciò è imputabile non solo ad un fattore culturale - il piacere di comprare sotto casa - ma anche ad un fattore strutturale, ossia l'impossibilità di avere un sistema di trasporti e consegne efficace ed efficiente".

La stretta connessione esistente fra e-commerce e trasporti è stata anche evidenziata da **Giachino**, che aggiunge: "l'e-commerce funziona solo se funzionano i trasporti, dunque per poter funzionare meglio conduce al rinnovamento del sistema trasportistico".

In effetti, chiarisce Liscia, "fare e-commerce è vitale per il sistema Paese, perché significa aver investito in efficacia ed efficienza dei sistemi produttivi e di commercio". "È indubbio che la velocità con la quale un Paese sviluppa il commercio elettronico è strettamente correlata con la capacità delle imprese di aumentare produttività, redditività ed export", prosegue il Presidente Netcomm.

"Così, più le imprese sono in grado di vendere online - il che non significa abolire le vendite offline - migliore sarà la redditività di quell'impresa, la sua capacità di esportare e di far competere il sistema industriale nel suo complesso, dunque di far crescere il PIL".

In rappresentanza degli operatori inter-

"L'intermodalità è una grandissima opportunità che in Italia non è ancora stata colta. È un treno che non possiamo permetterci di perdere"

Bernard Kunz,
Direttore HUPAC Intermodal

modali sono intervenuti **Livio Ambrogio**, Presidente del colosso Ambrogio Trasporti SpA - che dispone di propri terminal intermodali a Gallarate (VA), Candiolo (TO), Mechelen in Belgio, Neuss e Karlsruhe in Germania, Le Boulou e Mouguerre in Francia - e **Bernard Kunz**, Direttore di HUPAC Intermodal SA, azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere e fra i principali operatori europei.

Ambrogio spiega che "dopo decenni di dominio della benzina ci si sta accorgendo dei problemi ambientali e dei costi energetici. La modalità stradale, pur continuando a migliorare, lo fa solo in decimi di punto, mentre con la ferrovia i miglioramenti si misurano con decine di punti percentuali".

Conseguentemente, "di fronte a un mondo che va in questa direzione, l'Italia deve migliorare. Nonostante abbia seguito la modalità ferroviaria nel trasporto veloce delle persone, si veda la TAV, è rimasta indietro nella ferrovia Cargo, per una serie di problemi." Tali problemi sono di natura sia infrastrut-

**turale** - "i moduli sulle grandi direttrici internazionale sono insufficienti" - che **politica** - "la politica deve prendere decisioni che altrove tutti hanno già preso, l'Italia continua ad affidarsi alla strada e non alla ferrovia".

Kunz enfatizza la rilevanza dell'intermodalità per i vantaggi che apporta ai produttori, ma anche per lo sviluppo occupazionale che ne deriva: "guardiamo all'Europa, dove le grandi aziende di trasporto hanno creato moltissimi posti di lavoro assumendo autisti locali e vendono sui nostri mercati. L'Italia, invece, continuando a mirare sui 'padroncini', ha perso posti di lavoro".

Il Direttore Hupac porta l'esempio del porto di Duisburg, che "vent'anni fa, in una zona della Germania molto depressa, ha puntato tutto sulla logistica. Ora è il porto interno più grande d'Europa con 34.000 posti di lavoro creati nell'indotto".

Ovviamente da sola la logistica non basta. Ci vogliono anche infrastrutture adeguate, la cui mancanza inevitabilmente pesa sul sistema trasportistico e logistico del nostro Paese. In particolare, "ci manca la lunghezza dei treni. in Italia la lunghezza massima dei treni è di 550 metri, mentre in Svizzera è di 750. Così - conclude Kunz - perdiamo il 34% di produttività e concorrenzialità!". Ma proprio in tema di investimenti nel comparto ferroviario, il Direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, Mario Castaldo, dichiara che "l'Italia è un Paese che ha deciso poco, anzi non ha fatto nulla e continua ad avere strategie confuse".

"A decidere non può essere un operatore ferroviario - precisa Castaldo - Noi





possiamo solo far presente i problemi legati agli investimenti nel settore. Nel 2012 Trenitalia Cargo ha trasportato circa 45 milioni di tonnellate di merci, l'equivalente di circa 1 milione e 700.000 TIR. Ma è poco, perché nonostante la liberalizzazione, a livello ferroviario non siamo cresciuti. Negli ultimi anni i volumi sono rimasti costanti, c'è stata una competizione intramodale, ossia all'interno della stessa modalità, mentre non si è sottratto niente alle altre modalità".

Castaldo ha poi indicato tre punti-chiave per una futura politica dell'intermodalità in Italia, che sintetizziamo nel **box a fianco**.

Secondo **Alessandro Ricci**, Presidente nazionale dell'Unione Interporti Riuniti, "il dibattito sul contrasto fra la logica dell'autotrasporto e la logica del trasporto ferroviario è datato e superato dai fatti, non ha più ragion d'essere. Il mondo dell'autotrasporto è un pezzo importante e significativo dell'attività economica del nostro Paese e si devono creare le premesse e le condizioni perché diventi protagonista del trasporto intermodale".

A tal fine, "va fatto un ragionamento serio sulle risorse destinate ogni anno all'autotrasporto, parte delle quali dovrebbero andare nella direzione dello sviluppo intermodale dei tra-

#### La ricetta intermodale di Castaldo (Trenitalia Cargo)

- **1. I treni devono potersi fermare direttamente nei porti**, in quanto punti di raccolta merci con massa critica idonea e funzionale, mentre sono da **evitare i retroporti, inutili per le distanze che abbiamo in Italia**, dove i grandi bacini economici sono posti a ridosso dei porti. Si pensi a Milano, distante solo 150 km dal porto di Genova: "non c'è sostenibilità economica sostiene Castaldo per costruire interporti fra Milano e Genova, se non quando il porto sia completamente saturo, cosa che non è". I retroporti devono nascere unicamente per alleggerire i porti saturi.
- 2. Al fine di disperdere gli investimenti, è bene concentrarli in centri intermodali da mettere in rete fra loro a livello nazionale e con quelli internazionali.
- **3. Gli investimenti infrastrutturali sono assolutamente necessari** per aumentare la capacità di carico dei treni e la sicurezza delle merci trasportate, in modo da ridurre lo squilibrio fra le modalità di trasporto.

sporti. Dobbiamo avere finalmente il coraggio di stabilire che il tempo delle sovvenzioni deve finire e deve iniziare l'era degli incentivi". Ricci propone di stabilire che "gli incentivi non siano più a pioggia per tutti, perché non possono essere funzionali a far sopravvivere delle aziende, ma devono essere funzionali a creare delle azioni positive, per esempio favorire l'utilizzo di certe tratte ferroviarie".

"È tempo di fare delle scelte" conclude il Presidente dell'UIR, che auspica

di fare "qualche convegno in meno e qualche fatto in più, perché solo così avremo qualche migliaia di tonnellata di merce in più trasportata su ferro". Del medesimo avviso **Aldo Lupi**, Presidente del Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali di Milano, il quale difende l'intermodalità quale "prospettiva interessantissima anche per la categoria degli spedizionieri". Ricorda, però, il **grave ritardo che sconta l'Italia in questo campo**, testimoniato dal fatto che "la maggioranza

# AUTORIPARAZIONI NATALE S.R.L. OFFICINA AUTORIZZATA







RIPARAZIONI AUTOBUS - AUTOCARRI - AUTOVETTURE RICARICA CONDIZIONATORI - DIAGNOSI - PNEUMATICI CENTRO REVISIONE CAMBI MECCANICI & AUTOMATICI

Tel. 011.953.98.09 / 957.67.55 Via Pavia,66/a - Via Ferrero,92a/b 10098 RIVOLI (TO) infonatale@libero.it www.autoriparazioninatale.it eventi

dei container che partono dall'estremo Oriente vanno a sdoganare a Rotterdam, lasciandovi dazi e IVA, per poi essere dirottati in Italia. Ciò si spiega con la mancanza di strutture adeguate. essendo il porto di Genova ingolfato e costoso".

Conclude con un aneddoto che la dice lunga sullo stato del nostro sistema logistico e trasportistico: "a Shangai, nel corso di un dibattito a cui ho partecipato mi è stato chiesto quanto dista il porto di Genova da Milano. Alla mia risposta - poco più di un'ora - mi è stato chiesto con sorpresa: perché allora i nostri container impiegano 15-20 giorni a coprire quella tratta?".

Anche il Maggiore della Guardia di Finanza Amos Bolis rileva che "gli operatori commerciali esteri sono disposti ad affrontare giorni di navigazione in più

vole, rapido ed efficiente rispetto al nostro. Il tempo che perdono nel viaggio più lungo lo recuperano una volta raggiunto il porto". Bolis invita a riflettere sulle risorse e

sulle regole: "risorse perché l'intermodalità necessita di infrastrutture e di investimenti, regole perché le risorse richiedono una gestione oculata". Per poi concludere con una provocazione legata alle zone franche: "La storia dei trasporti è fatta di 'porti franchi', così chiamati perché era nelle zone portuali che il commercio era più elastico che altrove.

ni, perché il sistema di sdoganamento

dei porti nordeuropei è molto più age-

getto a regole e imposizioni. Nulla vieta che queste zone vengano fatte in Italia, purché progettate secondo fattori commerciali, non socioeconomici".

Invece, riscontra amaramente, "sono state pianificate ventidue zone franche urbane nelle province con il PIL in assoluto più basso. Questo non è certo un grande investimento...".

Eugenio Morello del Centro Studi Sistemi di Trasporto IVECO rimarca che i numeri dell'intermodale in Italia non sono ancora tali da"permettere alle Case costruttrici di trasformare la propria produttività: dovremmo avere strategie di lungo periodo".

Quanto al sostegno dell'intermodalità, cita l'esempio dei programmi europei Marco Polo I e II, volti al riequilibrio modale, mediante il finanziamento di progetti, proposti da imprese dell'Unione europea a partire dal 2003, finalizzati a creare alternative al trasporto merci su

> strada - dalle ferrovie, alle vie d'acqua interne, al trasporto marittimo a corto raggio. "I risultati sono stati mol-

> > to lontani dalle aspettative", ricorda Morello, a dimostrazione della tesi. esposta dagli altri partecipanti del convegno. che l'Italia ad oggi non mostra interesse per i progetti di intermodalità europea.



### In conclusione...

Tutti i relatori hanno detto con forza sì all'intermodalità, sì agli investimenti in favore di un settore che, se adeguatamente appoggiato dallo Stato, porterà vantaggi per le singole modalità di trasporto, quella stradale in primis, per l'intera catena logistica italiana, per la nostra economia nel suo complesso.

Ciò che i partecipanti han-

no unanimemente espresso è l'assoluta necessità di "fare", oltre che di "dire". L'impressione è che si sia aspettato troppo tempo e che ora nei palazzi del potere si debba finalmente cogliere la sfida dell'intermodalità.

Di certo, il convegno dell'associazione ASSOTRASPOR-TI ha spinto molto in questa direzione.

Lo dimostra il fatto che alcune settimane dopo il Vicepresidente della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, On. Ivan Catalano, abbia dichiarato a noi di TN - TRASPORTONOTI-ZIE: "Vogliamo riportare il tema dell'intermodalità dei sistemi di trasporto merci e l'interoperabilità dei sistemi di trasporto di persone, per fare crescere il paese".

