



tecnologico la nostre rete ferroviaria è la migliore di tutte. Tuttavia non si tratta solo di adeguare l'infrastruttura. Il cargo ferroviario avrebbe continuato il declino rischiando addirittura di scomparire se non si fosse supportato il settore con degli incentivi.

Nel merito dobbiamo ringraziare il Governo, e il Ministro Delrio in particolare, perché nella legge di stabilità 2016 e in una legge relativa agli Interventi sul territorio sono stati finanziati il ferrobond e altre agevolazioni per chi utilizza la ferrovia.

Ma soprattutto a questa significativa decisione sullo split modale si sta accompagnando una importantissima visione sistemica della politica dell'intermodalità, promossa dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti affidata al Prof Ennio Cascetta, che disegnerà un sistema in cui strutturalmente la ferrovia possa dare un positivo contributo determinante alla logistica.

Siamo sinceramente fiduciosi perché finalmente per la prima volta si stanno vedendo azioni e non dichiarazioni. Ne siamo talmente convinti che come FerCargo abbiamo deciso di organizzare un Convegno a Milano il prossimo 24 febbraio per discutere con i clienti, con i terminal portuali e terrestri e con le ferrovie di quanto appena sinteticamente descritto al fine di contribuire come gestori a recepire la nuova politica del Governo sull'intermodalità. Della serie tutti devono fare la loro parte.

2 Le dogane finalmente hanno applicato, anche se ancora sperimentale, i primi corridoi doganali con il pre-clearing, ovvero lo sdoganamento delle merci quando sono ancora sulla nave. L'effetto è che le merci transitano dai porti più velocemente guadagnando anche qualche giorno.

Su tale positiva iniziativa siamo un po' amareggiati perché si sono privilegiati i corridoi via camion rispetto a quelli via ferro nonostante il treno fornisca intrinsecamente maggiori garanzie che la merce non sia manipolata durante il viaggio dal porto al terminal terrestre dove sarà sdoganata.

Siamo consapevoli che le nuove iniziative devono essere verificate e rodiate però auspichiamo che nel prossimo futuro i corridoi siano sempre multimodali, treno compreso.

7 Siamo un'Associazione e quindi non siamo interessati direttamente ai bilanci.

L'auspicio è che le iniziative in corso non solo concorrano ad incrementare la quota ferroviaria merci, ovvero a sviluppare l'intermodalità, ma consentano anche la nascita di nuove imprese ferroviarie merci visto che nell'ultimo quinquennio nessuna nuova è nata ed anzi tre hanno cessato di vivere. Ovviamente ciò è stato conseguenza di bilanci che non hanno remunerato

sicuramente gli investimenti e, molto probabilmente, anche i costi di esercizio.

In pratica auspichiamo una maggiore liberalizzazione contestualmente all'adeguamento dell'infrastruttura nazionale agli standard europei.

In tale contesto da liberalizzare non condividiamo la scelta di privatizzare l'intero Gruppo Fs senza scorporare la Rete Ferroviaria: così facendo Trenitalia continuerà ad avere un rapporto privilegiato con Rfi penalizzando gli altri operatori ferroviari sul libero mercato.

Ancor più discutibile è la motivazione del Governo a supporto di tale scelta che sarebbe giustificata da una maggiore efficienza e valore industriale di un operatore integrato tra il trasporto e la rete. La domanda che sorge spontanea è: quale ristoro avranno le altre imprese ferroviarie che non beneficiano dell'integrazione con la rete in un mercato competitivo? Ovvero il mercato libero è distorto?

Per fortuna il quarto pacchetto ferroviario affronta questa problematica ed ancora una volta l'Europa costituirà un riferimento per regolare un aspetto veramente importante. ■



FREIGHT LEADERS COUNCIL
Antonio Malvestio
Presidente

1 Nonostante le ottime intenzioni, siamo ancora lontani dal poter essere soddisfatti della logistica in Italia. **L'assenza di un piano di ampia visione che ponga al centro lo sviluppo armonico, strategico e soprattutto coordinato delle infrastrutture sta pesantemente mostrando le conseguenze.** Ferrovie, aeroporti e strade ancora non riescono a creare un vero network integrato che permetta al Paese di fare il famoso "salto di qualità". Tutte le classifiche mondiali sulla competitività e sullo sviluppo della logistica ci relegano in posizioni imbarazzanti con i nostri "vicini" sempre più agguerriti e pronti a rubarci quote di mercato. Germania, Olanda ma anche Spagna, Croazia e Marocco (per restare nel bacino del Mediterraneo) stanno mettendo in atto politiche concrete ed interventi strutturali per la logistica in grado di agevolare progressi visibili e tangibili come aumento delle quote di mercato di traffico marittimo e ampi tassi di crescita dell'intermodalità. I "tecnici" e gli "addetti ai lavori" sanno bene quali dovrebbero essere le misure da mettere in atto, ma spes-

[Logistica: un successo condiviso] Associazioni e Consulenza

so le troppe voci in campo e gli interessi corporativistici impediscono di trovare un numero limitato di interlocutori con cui dialogare. Ora, la recente approvazione della riforma della portualità sta facendo ben sperare gli operatori. Ritengo che il testo di legge vada nella giusta direzione, ma dovrà essere attuato alla lettera, altrimenti rischia di trasformarsi in un ennesimo libro dei sogni. La cosa più importante è rendersi conto che l'Italia è una piccola realtà, terminale di linee da e per altre nazioni. Dunque qualsiasi politica logistica deve abbandonare la dimensione locale e regionale ed essere affrontata come un'unica entità collegata all'estero.

2 I risultati delle procedure informatizzate come lo sportello unico doganale, il pre-clearing e i fast corridor sono molto incoraggianti e credo che tutti ne stiano vedendo i benefici.

Anche Expo 2015, al quale il Freight Leaders Council ha "prestato" il responsabile della logistica, il nostro segretario Federico Oneto, si è dimostrato un ottimo banco di prova per testare tutti i nuovi processi messi in atto dall'Agenzia delle Dogane allo scopo di ottimizzare i tempi ed eliminare i colli di bottiglia.

Ma il problema strutturale rimane: ci portiamo dietro la presenza di troppi attori ed enti responsabili delle operazioni doganali: il ministero della Salute per i controlli veterinari e sanitari, il Mipaaf per i controlli fitosanitari, il ministero dell'Interno, le Dogane, le Autorità Portuali. Decisamente troppi per pensare di competere con i porti del *Northern range*. Dobbiamo fare ancora molto per la semplificazione e lo snellimento delle procedure. Si potrebbe pensare di investire l'Agenzia delle Dogane del coordinamento di tutte le attività, ma la strada verso la semplificazione appare molto difficile, contrastata dai soliti "poteri forti" e centri di interesse. Teoricamente basterebbe delegare le varie responsabilità ad un unico attore, l'Agenzia delle Dogane: rifacendomi a quanto detto prima circa la reale dimensione dell'Italia, è arrivato il momento di integrare gli enti in un unico ufficio di supporto alla logistica.

3 Una ricerca dell'Osservatorio *Contract Logistics* del Politecnico di Milano condotta nel 2105 attesta che il mercato dell'outsourcing è molto ampio e presenta valide possibilità di business. Certamente è meglio avere fornitori collaborativi. La necessità di "conquistare con la qualità del servizio" nuovi mercati impone una collaborazione attiva lungo tutta la supply chain. La tecnologia ed in particolare l'informatica sono validi strumenti di lavoro. È necessario tuttavia segnalare come i fornitori di outsourcing debbano sempre creare vero valore e non limitarsi ad un'utilizzazione border line delle possibilità offerte da una legislazione lacunosa ed imprecisa.

6 Come Freight Leaders Council, un'associazione prevalentemente votata allo studio, ci siamo resi conto della centralità della questione ambientale nel futuro della logistica. Per questo il nostro prossimo lavoro, già avviato e quasi terminato, punta proprio a districare l'annosa questione della sostenibilità del trasporto e della logistica.

Abbiamo deciso di trattare la questione da diversi punti di vista, ma il nodo centrale è la scelta del carburante del futuro.

Nella nostra ricerca, che sarà presentata ufficialmente nei prossimi mesi, abbiamo analizzato varie soluzioni per dare agli operatori strumenti utili per scegliere in base alle proprie esigenze e prospettive di crescita. Tra i vari argomenti, tratteremo l'utilizzo di LNG: FLC è molto favorevole ad un allargamento dell'uso corretto di questo combustibile. Inoltre, il FLC da diversi anni punta sul Lean&Green, il premio europeo assegnato annualmente alle imprese di produzione di beni o di trasporti e logistica che accettano un programma basato su un piano d'azione accompagnato da indici di performance misurabili per una riduzione delle emissioni di anidride carbonica pari almeno al 20% in cinque anni, aumentando contemporaneamente l'utile aziendale.

Quanto al progetto Rete LNG Italia Freight, la nostra associazione - che conta fra gli associati l'Interporto di Novara, coordinatore del progetto - partecipa direttamente all'incontro pubblico per la presentazione del portale informativo dedicato all'auto-transporto e per la pubblicazione della richiesta di manifestazione di interesse finalizzata alla realizzazione di una prima rete di stazioni LNG presso gli interporti italiani.



GEA
Tito Zavarella
Managing Partner

1 Non vedo grandi stravolgimenti rispetto agli anni più recenti, se non in una meno spasmodica ricerca del "risparmio ad ogni costo". Intravedo piuttosto un po' più di razionalità e approcci più sistematici nella ricerca dell'efficienza, anche in quella "nuova" direzione inclusa nel piano della logistica, della integrazione delle catene logistiche. Piano sul quale non posso che esprimere - ancora una volta - piena approvazione. Quello