

Roma, 2 marzo 2001

CIRCOLARE N. 29/2001**Oggetto: Attivita' confederale – Elezioni politiche – Istanze della Confetra ai candidati.**

La Confetra ha inviato ai candidati premier e alle segreterie dei partiti una memoria di analisi e di istanze sul sistema dei servizi logistici e di trasporto merci, sintetizzata in 16 domande chiave cui viene chiesto di dare risposta prima delle prossime elezioni politiche.

Sarà cura della Confetra divulgare tempestivamente le risposte che perverranno.

f.to dr. Piero M. Luzzati

Allegato due
L/cp

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

Lettera del Presidente Confetra, Aldo Gatti, indirizzata all'on. Silvio Berlusconi, all'on. Francesco Rutelli e in copia ai Segretari dei partiti A.N., C.C.D., C.D.U., Comunisti Italiani, Democratici, Democrazia Europea, D.S., Federazione Verdi, F.I., Italia dei valori, Lega Nord, P.P.I., Partito Radicale, P.R.I., Rifondazione Comunista, Rinnovamento Italiano, S.I., UDEUR.

Roma, 28 febbraio 2001

Le elezioni politiche che si terranno nella primavera del 2001 eleggeranno per la XIV legislatura (2001/2005) il Parlamento della Repubblica che a sua volta esprimerà il nuovo Governo.

La Giunta Nazionale della nostra Confederazione che rappresenta il mondo delle oltre 20.000 imprese private operanti nel trasporto merci e nella logistica ha ritenuto opportuno far pervenire ai due candidati premier dei due poli (che si presenteranno in competizione) ed alle segreterie dei principali partiti che contribuiranno nelle coalizioni a formare un futuro Governo, l'allegato documento-studio che intende rappresentare in modo analitico e riassuntivo:

- ⇒ carenze
- ⇒ difficoltà
- ⇒ istanze
- ⇒ necessità

che a giudizio di noi operatori di Confetra dovrebbero essere affrontate nella prossima legislatura nell'interesse di un comparto essenziale per l'economia e l'efficienza del ns. Paese.

Abbiamo interpolato 16 specifiche domande sui vari temi e problemi illustrati e chiediamo a tutti i destinatari di voler cortesemente far esaminare dai loro esperti le singole richieste al fine di comunicarci per iscritto, possibilmente prima del prossimo 15 aprile, le loro cortesi risposte dettate dalle visioni politico-sociali-programmatiche che ciascuna forza politica intende perseguire sia nel caso debba governare questo Paese, quanto nel caso l'esito elettorale voglia destinarla ad una costruttiva opposizione.

E sembrato alla ns. Confederazione metodo democratico e propositivo articolare questa analisi preventiva anche al fine di dare comunicazione delle varie risposte a tutti i nostri associati in tempo utile pre-elettorale.

Grati per l'attenzione e le risposte porgiamo distinti saluti

f.to Aldo Gatti

SERVIZI LOGISTICI E DI TRASPORTO MERCI IN ITALIA
MEMORIA DI CONFETRA ALLE FORZE POLITICHE CHE DOVRANNO FORMARE UN GOVERNO PER LA LEGISLATURA
2001/2005

Il Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Il PGT, da poco approvato, intende cogliere l'evoluzione avvenuta sia nel settore dei trasporti che della logistica.

I contenuti del nuovo Piano non sono particolarmente innovativi; tuttavia confermano indirizzi cui fare riferimento nel futuro.

Ciò che più conta è che agli interventi indicati venga data attuazione, per evitare che anche questo, come il Piano precedente (1986), resti un puro esercizio accademico senza incidenza alcuna sulla nostra politica dei trasporti e sulla logistica delle merci.

Pertanto Confetra intende coinvolgere i candidati premier a fornire puntuali risposte che rappresentino impegni a "futura memoria".

Le infrastrutture.

Autostrade e rete ferroviaria.

La vera novità del PGT è lo SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), che fornisce una saggia elencazione di interventi infrastrutturali coordinati, tra i quali si evidenziano – opera per opera – quelli a carattere prioritario.

L'elencazione prevede opere stradali necessarie da anni, quali la variante di valico della Bologna-Firenze, la Salerno-Reggio Calabria, ed altre essenziali infrastrutture quali le Pedemontane lombarda e veneta, nonché la Brescia-Milano. Relativamente alla rete ferroviaria, il PGT individua un programma di interventi molto ambizioso, che nel suo complesso impegna circa 4.000 km di rete con interventi per circa 95.000 miliardi. Un primo gruppo di opere (59.000 miliardi di lire) è considerato ad elevato livello di priorità in quanto, senza la loro esecuzione, il sistema ferroviario diverrebbe incapace di soddisfare la domanda al 2010.

Il nuovo PGT individua, tramite lo SNIT, gli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo del nostro sistema dei trasporti. Tutti questi interventi saranno confermati nelle prossime leggi finanziarie, definendone – oltre a stanziamenti – calendari di realizzazione e strumenti di monitoraggio degli stati di avanzamento per garantire il rispetto di detti tempi?

1a domanda

Confetra non condivide dello SNIT il mancato riconoscimento di priorità agli interventi per l'attraversamento delle Alpi. Soltanto dopo il 2010 sono pianificati i nuovi trafori ferroviari del Brennero e del Frejus.

Lo SNIT non elenca tra gli interventi prioritari i nuovi trafori ferroviari del Brennero e del Frejus. E' intenzione del futuro Governo accelerare la realizzazione dei due trafori?

2a domanda

Ancor più ci preoccupa la mancanza di previsioni di investimenti in infrastrutture stradali per i valichi alpini. L'Autobrennero e la Venezia-Trieste sono destinate a rimanere senza terza corsia, né sono previsti rafforzamenti dei trafori del Frejus e del Monte Bianco.

Il PGT anticipa l'applicazione del Protocollo Trasporti della Convenzione per la Protezione delle Alpi, firmato il 30 ottobre 2000, soggetto a ratifica da parte del nostro Parlamento.

Avverso a tale ratifica, Confetra è intervenuta chiedendo un riesame approfondito di tutto il Protocollo che, lungi dal distribuire equamente su tutti i Paesi interessati l'onere per la tutela del territorio alpino, penalizzerebbe assai più gli interessi italiani. Difatti Confetra riscontra in esso due difetti fondamentali:

- 1) Italia, Germania, Francia e Slovenia sono messe sullo stesso piano, mentre ben diverso sarà l'impatto per l'Italia. Per gli altri Paesi una limitazione al traffico pesante attraverso le Alpi significa penalizzare solo una parte del loro traffico, per l'Italia il sacrificio è invece massimo. Di tutto ciò nel Protocollo non si tiene alcun conto;
- 2) viene riservata ad Austria e Svizzera una situazione di privilegio ingiustificata. E' bene a tal proposito richiamare l'attenzione sulla sottile distinzione operata nel Protocollo tra "trasporto transalpino" (traffico di transito) e "trasporto intraalpino" (traffico anche con sola origine o solo destino nel territorio alpino).

Ebbene, solo per il trasporto transalpino è previsto il divieto assoluto di costruire nuove strade di grande comunicazione, con la conseguenza che, per il proprio commercio estero Austria e Svizzera potranno adeguare alle esigenze la loro rete viaria, mentre l'Italia, in primis, insieme con la Germania, la Francia e la Slovenia, dovrà sobbarcarsi per intero la bolletta ecologica.

La politica che sottende l'originale progetto sarebbe oltremodo rischiosa anche perché attribuisce la facoltà di introdurre tasse e diritti d'utenza alle regioni alpine in maniera unilaterale, con la conseguenza che ciascun ente territoriale – dovendo rispondere a pressioni locali – potrebbe sentirsi in diritto di essere risarcito di danni ambientali di difficile quantificazione.

Gli effetti dell'applicazione del protocollo potrebbero indurre autorità locali ad introdurre limitazioni alla circolazione per i veicoli pesanti,. Si determinerebbe inevitabilmente una reazione a catena da parte delle regioni limitrofe.

Nell'ultimo decennio il traffico attraverso le Alpi è aumentato del 40%, giungendo a rappresentare un flusso di 140 milioni di tonnellate di merce che valicano l'arco alpino per il 65% su strada e per il 35% su ferro.

Se si vuole modificare tale ripartizione a favore della ferrovia, occorre anzitutto apprestare un'adeguata capacità, garantendo qualità dei trasporti non inferiore a quella stradale.

E' una strategia suicida per la nostra economia il considerare non urgenti le scelte sui trafori ferroviari e contemporaneamente cessare il potenziamento della rete stradale.

E' volontà del futuro Governo investire per il potenziamento delle infrastrutture stradali per i valichi alpini, anche rinegoziando il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi?

3a domanda

Le infrastrutture.

Centri merce e porti.

Sugli altri tipi di infrastruttura:

- per i centri merci è necessario perseguire l'individuazione delle località in cui realizzare piattaforme logistiche (anche per il decongestionamento delle aree metropolitane) e centri intermodali (laddove è inutile o impossibile costruire interporti). A tale scopo il Parlamento ancora dibatte su un collegato alla legge finanziaria per l'anno 2000 (DDL n° 4339-B).

L'individuazione dell'ubicazione delle piattaforme logistiche e dei centri intermodali è oggi interamente affidata alle Regioni. Si intende coordinare la loro azione con Piani nazionali per la logistica e l'intermodalità, come si è operato per i porti?

4a domanda

- Per le infrastrutture portuali il PGT candida all'inclusione nello SNIT i porti che presentano:
 - ✓ rilevante entità dei traffici ad elevato valore aggiunto;
 - ✓ elevato grado di specializzazione (per singole o differenti filiere merceologiche nell'ambito dello stesso porto, oppure all'interno di sistemi portuali diffusi);
 - ✓ elevata entità del traffico combinato RO-RO, alternativo al trasporto "tutto strada", sulle relazioni dell'Italia continentale;
 - ✓ traffici rilevanti con le isole maggiori.

Allo stato attuale, i requisiti indicati sono posseduti – secondo il PGT - dai porti sede delle Autorità Portuali:

- ✓ **Nord:** Savona – Vado Ligure, Genova, La Spezia, Ravenna, Venezia, Trieste;
- ✓ **Centro:** Piombino – Torre del Sale, Marina di Carrara, Livorno, Civitavecchia, Ancona – Falconara;
- ✓ **Sud e isole:** Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Cagliari – Sarroch, Palermo, Messina, Catania.

I 20 porti dello SNIT risultano pertanto così ubicati: 6 nel Nord; 5 nel Centro; 9 nel Sud e nelle isole. Il loro numero, non certo contenuto, appare comunque accettabile se confrontato con i 120 scali cui eravamo abituati, anche se colpisce la mancata inclusione del porto di Salerno fra quelli del Sud.

Sebbene il sistema portuale italiano stia attraversando, sotto il profilo dei traffici, una fase di espansione, esso presenta una serie di criticità.

Sotto il profilo gestionale, sono in contrastata fase di completamento i processi di privatizzazione e di riorganizzazione previsti dalla Legge di riforma 84/94; in particolare affinché tali processi non rimangano incompiuti è necessario che i provvedimenti normativi ancora da emanare non pongano alcun ostacolo al libero mercato delle operazioni portuali.

Dovrà inoltre essere valutata l'opportunità di estendere le privatizzazioni anche ad altre attività come era previsto nel testo originario della L.84/94 (i servizi generali).

I processi di privatizzazione delle operazioni portuali procedono tra contrasti e difficoltà. Intende il futuro Governo superare queste resistenze, estendendo la privatizzazione ai servizi generali?

5a domanda

Oggi in Italia esistono perfino porti di rilevanti dimensioni rimasti inutilizzati. In alcuni porti, invece, la profondità dei fondali appare inadeguata per poter seguire la tendenza verso l'impiego di navi con dimensioni e pescaggi sempre maggiori.

Molte carenze vengono rilevate nelle attrezzature e negli spazi a terra. La dotazione di terminal per il traffico di contenitori appare nel complesso adeguata, mentre è invece necessario realizzare sollecitamente le attrezzature specializzate per il traffico RO-RO. Scarsa è anche la dotazione di sistemi avanzati per il controllo informatico del traffico marittimo.

In molti porti risultano carenti i collegamenti infrastrutturali con le reti del trasporto terrestre. Emblematico l'esempio di Genova: senza il terzo valico si rischia la paralisi del porto oppure code infinite di tir che soffocheranno la città. E pensare che la Liguria vanta, a livello europeo, il maggior tasso di utilizzo del treno per il trasporto delle merci portuali (un terzo dei container ed il cinquanta per cento delle rinfuse).

Spesso le linee ferroviarie non consentono il transito dei contenitori a causa della limitatezza delle sagome, come nel caso dei porti di Gioia Tauro e Taranto. Analogamente alcuni porti si trovano nel centro storico delle relative città e mancano collegamenti diretti con la rete della viabilità nazionale e regionale.

Altri fattori di criticità sono l'insufficiente chiarezza nella definizione delle opere imputabili al finanziamento statale, nei criteri di priorità per la selezione degli investimenti e nei confini di competenze tra pianificazione portuale e pianificazione urbana.

Le risorse destinate ad una più moderna infrastrutturazione portuale privilegeranno i collegamenti degli scali con le reti del trasporto terrestre? Chi governerà le connessioni porti-ferrovie-sistemi stradali?

6a domanda

E' opportuno comunque sottolineare come gli investimenti infrastrutturali oggi programmati non siano sufficienti - da soli - a razionalizzare le varie catene logistiche. L'infrastruttura capace ed efficiente è condizione necessaria ma non sufficiente se non coordinata con altre conoscenze delle realtà economiche di mercato e di concorrenza in atto (ad esempio l'investimento nei porti non basta per convincere i detentori del traffico a far decollare il cabotaggio lungo le "autostrade del mare").

Logistica come risorsa.

Negli ultimi decenni, la mondializzazione dei mercati - realizzata anche grazie al drastico abbattimento dei costi di trasporto provocato dalla rivoluzione del container - ha costretto l'industria manifatturiera a minuziose analisi dei costi componenti il prezzo di vendita dei beni prodotti.

Le indagini hanno evidenziato l'esistenza e le esigenze della logistica industriale, della funzione aziendale - cioè - preposta ad assicurare che i materiali movimentati all'interno di un flusso totale di produzione (dall'approvvigionamento delle materie prime fino all'utilizzo finale dei manufatti) giungano sempre laddove sono necessari, nel momento in cui sono richiesti, ad un costo accettabile, in modo regolare ed in buone condizioni.

Per facilitare le ricerche i produttori hanno - tra l'altro - chiamato in aiuto Università e società di consulenza. Anche grazie a tutto ciò la logistica industriale è evoluta verso una logistica integrata e - infine - verso il *supply chain management*, approccio globale alla pianificazione ed al controllo dei flussi, dei materiali e delle informazioni, focalizzato sulle richieste dei consumatori o degli utilizzatori dei beni.

Il vantaggio competitivo sul mercato è stato perseguito non soltanto con la riduzione dei costi ottenuta tramite un'efficiente funzione logistica, ma anche con l'incremento del valore del bene per il cliente grazie ad una più completa soddisfazione delle sue attese (*customer satisfaction*).

L'evoluzione descritta è stata dunque tutta centrata sull'atto produttivo e/o sulla commercializzazione del prodotto. Non è stata prestata attenzione ad alcun sostegno anche di natura fiscale agli "organizzatori della logistica di servizio" affidata in outsourcing agli specialisti che hanno dovuto sobbarcarsi ingenti investimenti che fino ad oggi hanno dato scarsi ritorni.

Infatti per soddisfare la domanda di outsourcing delle grandi aziende di produzione, occorrono logistics providers che abbiano organizzazione, capacità finanziaria e management sufficienti ad affrontare operazioni in cui vengono terziarizzate fasi logistiche con migliaia di addetti, in impianti su decine di migliaia di metri quadri, con investimenti dell'ordine di migliaia di miliardi.

Le poche aziende italiane non sostenute in misura adeguata, neanche fiscalmente, difficilmente potranno competere. È notorio infatti che l'offerta di servizi logistici, specie nell'era della terziarizzazione - quando ad essa ricorrono le grandi industrie - è dominio delle multinazionali. Così come sarà delle multinazionali del settore dei corrieri espressi l'altro grosso mercato in evoluzione per l'e-commerce.

Le recenti massicce acquisizioni delle poste tedesche e quelle - meno recenti - delle poste olandesi sono rivolte proprio al soddisfacimento di questi due nuovi mercati: l'outsourcing logistico e la consegna espressa (e-commerce).

Per il mondo delle PMI pochi sono stati gli interventi per agevolare la nascita o l'espansione di aziende nel settore dell'offerta di servizi logistici. Governo, Parlamento e Pubblica Amministrazione hanno ignorato l'evoluzione in atto e non hanno definito un chiaro quadro di riferimento per la creazione di una rete logistica coerente con la struttura delle aziende italiane di trasporto e con la deregolamentazione dei mercati internazionali. Il poco che è stato fatto riguarda l'applicazione delle direttive o delle sentenze comunitarie (si pensi alla liberalizzazione dei porti), mentre i ripetuti interventi, anche a pioggia, a favore dell'autotrasporto specialmente minuto hanno mantenuto lo status quo.

Occorre superare la subalternità logistica dell'Italia rispetto all'estero, manifestata anche dalla consuetudine della vendita "franco fabbrica" da parte delle nostre piccole e medie imprese; consuetudine costosa per la nostra bilancia dei noli, giunta nel 1999 a 5.500 miliardi di saldo negativo. Uno strumento di promozione logistica - sull'esempio di altri Paesi - dovrebbe consentire azioni di marketing territoriale (rete di piattaforme logistiche, distripark e cargo city) e sviluppo dell'attività anche verso l'estero.

La sempre più spinta terziarizzazione delle varie fasi logistiche da parte delle imprese che producono richiede di provvedere anche a favore dei fornitori di servizi logistici (trasporto incluso) quei benefici fino ad oggi riservati solo alle imprese manifatturiere.

Il futuro Governo concederà maggiore attenzione alla logistica intesa come risorsa, prevedendone la promozione tramite azioni di marketing territoriale e di sviluppo operativo anche verso l'estero? Si intende estendere ai fornitori di servizi logistici i benefici previsti per le imprese manifatturiere?

7a domanda

Autotrasporto.

Una recente indagine svolta dall'albo degli autotrasportatori sulla competitività delle imprese italiane rispetto alle concorrenti europee ha evidenziato come l'Italia risulti il Paese in cui la produzione del servizio di trasporto su strada si realizza con i maggiori oneri: per la Francia i costi sono inferiori del 4%; per l'Austria, l'Olanda e la Germania dell'8% e via così sino al -29% della Grecia.

I divari più appariscenti si riscontrano relativamente alla fiscalità specifica (gasolio + tasse sui veicoli + pedaggi autostradali). Per questa classe di costi la Francia ha quote inferiori del 14% rispetto alle nostre, la Germania del 17%, l'Olanda del 19% e la Grecia addirittura del 45%.

Se è vero che la competitività non si realizza con la sola tariffa, è però essenziale che nel futuro qualsiasi intervento per razionalizzare la modalità di trasporto più importante per la logistica delle merci tenda anzitutto all'armonizzazione delle condizioni operative dei nostri operatori rispetto agli altri vettori comunitari.

L'armonizzazione comunitaria degli oneri per la produzione dei servizi di trasporto merci su strada è fondamentale per la competitività delle nostre imprese. Si intende promuovere tale armonizzazione a livello di Commissione Europea, operando invece a livello nazionale per ridurre i divari della fiscalità specifica (accise + tasse sui veicoli + pedaggi)?

8a domanda

Anche in Italia dovrà essere realizzata la completa liberalizzazione del settore, abbandonando il contingentamento dell'accesso al mercato ed il sistema delle tariffe obbligatorie (come il PGT prevede). Il dirigismo, che da oltre un quarto di secolo ha ingessato il nostro autotrasporto, ha provocato debolezza strutturale e scarsa competitività delle nostre aziende, entrate in crisi quando ogni barriera alla concorrenza è stata spazzata via dalla politica del Mercato Unico.

Si intende perseguire la completa liberalizzazione dell'autotrasporto tramite l'accesso solo qualitativo al mercato e tramite il superamento delle tariffe obbligatorie?

9a domanda

Per quanto riguarda le piccole e medie imprese, caratteristiche ormai del nostro mercato e risultate scarsamente sensibili al raggruppamento in consorzi e cooperative, occorre procedere - sempre come suggerisce il PGT - a "forme di accorpamento intelligente" favorendo la creazione di imprese a rete, anche se specializzate per segmento di prodotto.

Il PGT suggerisce "forme di accorpamento intelligente" per favorire l'espansione dimensionale delle imprese di autotrasporto. In quale modo concreto si pensa di attuare questa enunciazione di principio?

10a domanda

Il trasporto su strada che, non soltanto in Italia ma in tutta l'Europa, è risultato essere la modalità più rispondente alle necessità del just in time e dei magazzini a scorta zero, è sempre più diffusamente segnalato come fonte di inquinamento e di pericolosità, anche se nessuna indagine scientifica ha fornito reali indicazioni al riguardo, approfondendo le diversità tra le varie forme dell'autotrasporto ed i vari tipi di veicolo. Sul tema dovrebbe esprimersi l'Unione Europea, definendo l'atteggiamento e gli eventuali provvedimenti da assumere a tutela della qualità della vita, avendo realisticamente presente che la strada - per le merci - sarà ancora per lungo tempo la mobilità dominante perché ad oggi è quella che da sola risponde alle necessità della logistica moderna (che alla qualità della vita ha comunque contribuito).

Confetra ritiene che tocchi all'innovazione tecnologica, sia dei veicoli che dell'infrastruttura, produrre sviluppo sostenibile mentre il problema del costo e dei consumi energetici - in attesa dei combustibili alternativi e delle fuel cells - deve essere armonizzato a livello comunitario.

Il trasporto su strada è indicato come fonte di inquinamento e di pericolosità le cui "esternalità" debbono essere "internalizzate". Nessuna indagine scientifica ha documentato tale assunto né si sono fatte attendibili valutazioni sulle possibilità dell'innovazione tecnologica (combustibili alternativi, fuel cells, etc.). Quali strategie si ipotizzano in proposito?

11a domanda

Trasporto combinato.

Autotrasportatori, corrieri e spedizionieri italiani - che realizzano gran parte dei propri traffici tramite la modalità stradale (direttamente ovvero con il subtrasporto) - da alcuni anni constatano come la movimentazione delle merci su strada stia scadendo di qualità a causa della congestione della circolazione, mentre le difficoltà energetiche e gli ostacoli ambientali ai transiti alpini ne accrescono i costi.

Alla ricerca di alternative modali taluni di essi si sono rivolti al trasporto ferroviario ricorrendo alla tecnica combinata, la più vicina alle doti del tuttostrada.

Nessun operatore è risultato detenere entità di traffico tali da consentirgli di accedere direttamente al mercato ferroviario, grazie alle direttive comunitarie.

Pochi grossi operatori, su talune relazioni internazionali, si sono associati ad altre tipologie di imprese garantendo un traffico merci di base grazie al quale si è dato vita a imprese ferroviarie private che hanno ottenuto la licenza per l'inizio della propria attività (prevista per la seconda metà dell'anno 2001).

La maggioranza delle aziende di trasporto ha chiesto il supporto di imprese ferroviarie - pubbliche o private, esistenti o di nuova costituzione, domandando servizi efficienti ed efficaci - per qualità ed economicità - per poter competere il tuttostrada.

Le esperienze tramite le società UIRR nell'ultimo quinquennio con le FS SPA sono risultate negative.

Dopo un primo breve periodo in cui le compagnie ferroviarie dei vari Stati hanno intravisto nel combinato strada-rotaia lo strumento tramite il quale assorbire traffici stradali (in quegli anni 90/95 è stato possibile incrementare le proprie quote di mercato), è subentrato un periodo di ripensamenti sulla redditività della nuova tecnica. Hanno preso corpo richieste di aiuti economici nei confronti degli Stati, come se il combinato delle merci fosse un obbligo di servizio pubblico.

Questi atteggiamenti hanno evidenziato la gracilità di un mercato che si era andato formando in completa assenza di garanzie contrattuali, senza certezze di tipo qualitativo e senza pianificazione di politiche tariffarie, con il risultato che le aziende di trasporto, data la rigidità dei loro ingenti investimenti nel combinato si sono trovate indifese di fronte alle ripetute richieste di forti aumenti dei noli, mentre la qualità del servizio è clamorosamente decaduta.

Il "mercato" ha reagito in autodifesa: mentre la strada ha nel 1999 realizzato in Europa i soliti aumenti di traffico, il volume di merci movimentato con il trasporto strada-rotaia è diminuito del 5,5%. E' la prima riduzione annuale del trasporto combinato riscontrata in Europa nell'ultimo decennio.

Nel frattempo, a livello politico, le compagnie ferroviarie hanno iniziato a richiedere - oltre agli aiuti economici per i propri traffici combinati di merci - interventi restrittivi per l'autotrasporto, sino a formalizzare - tramite la Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE) - critiche ai tempi di lavoro consentiti dall'Unione Europea ai conducenti di autoveicoli industriali.

Presso le imprese di autotrasporto si sta diffondendo un clima di sfiducia ed incertezza che ha provocato il rallentamento o l'arresto degli investimenti per la riconversione dal tuttostrada alla rotaia.

Il trasporto strada-rotaia è indicato quale strumento per favorire lo sviluppo sostenibile rilanciando il trasporto su ferro. Le Società ferroviarie richiedono però aiuti di Stato e interventi restrittivi per l'autotrasporto. Come si intende intervenire sul tema?

12a domanda

Si è in tal modo creata una situazione nella quale agli utenti del combinato non resta se non la speranza che arrida il massimo successo alle compagnie ferroviarie private che inizieranno ad operare in Italia nel 2001.

L'innescarsi di una reale concorrenza dovrebbe pungolare le compagnie ferroviarie di Stato stimolandole a perseguire parametri di efficienza ed efficacia.

Il successo delle nuove imprese ferroviarie dovrà, comunque, essere ottenuto grazie a capacità proprie, migliorando la qualità dei servizi e riducendo i costi, non perché si è penalizzato l'autotrasporto.

Gli atteggiamenti protezionisti - assunti in proposito dalla CCFE - sono contrari ad ogni realtà e denunciano scarsa conoscenza del mercato.

Quanto deciso a Bruxelles a febbraio nella riunione dell'ECOFIN sulle accise per il gasolio, consentendo al trasporto merci su strada europeo di mantenersi tariffariamente competitivo malgrado i rincari energetici, dimostra che il tuttostrada è ormai troppo importante per l'economia europea per poterlo comprimere (nel breve periodo) senza preventivamente offrire alternative altrettanto efficaci.

Soltanto se si riuscirà ad attivare una vera concorrenza tra "imprese" le ferrovie potranno diventare - soprattutto tramite l'intermodalità - un sistema di trasporto utilizzabile per le merci.

Per massimizzare tale concorrenza Confetra ritiene che alla ripartizione delle tracce orarie debbono poter accedere anche imprese non dotate di propria trazione (ad esempio i proprietari dei carri privati).

L'attribuzione di tracce orarie a soggetti svincolati dall'obbligo di fornire la trazione (ad esempio proprietari di carri ferroviari) favorirebbe la concreta apertura del sistema ferroviario al mercato. Tale possibilità è prevista dalle direttive comunitarie per trasporti negli Stati membri che contengono tale ipotesi. Questa opportunità non è stata introdotta nelle regole per il rilascio delle licenze ferroviarie nel nostro Paese. E' prevedibile una estensione in tal senso?

13a domanda

Rilevante, per non ostacolare l'ingresso nel mercato combinato di nuove imprese ferroviarie, è la questione dei terminali di interscambio. Questi, se di proprietà dello Stato, debbono essere trasferiti alla società creata per gestire l'intera infrastruttura ferroviaria, ma sempre che questa società svolga un ruolo veramente neutrale.

Le operazioni di trasbordo delle unità di carico ed ogni altra attività caratteristica che nei terminali si svolge deve essere eseguita dalla società per l'infrastruttura la quale può affidarne a terzi la gestione, nel rispetto di criteri di trasparenza ed obiettività prestabiliti (le norme sui terminali portuali possono all'uopo soccorrere).

Un'altra forma di trasporto combinato è quella realizzata mediante navi RO-RO tra i porti del Tirreno e dell'Adriatico (le cosiddette "autostrade del mare"). Attualmente il cabotaggio RO-RO stenta a competere con il tuttostrada per diversi motivi. Anzitutto per i superiori tempi di viaggio (navi lente, porti poco efficienti e con scarsi collegamenti verso l'entroterra). Inoltre i noli marittimi risultano troppo elevati rispetto ai costi stradali, specie se anziché imbarcare la sola unità di carico (semirimorchio) viene imbarcato anche il trattore (compreso il conducente), trasformando il RO-RO in un dispendioso traghettamento. E' notorio come allo stato attuale il parco veicolare pesante italiano è composto solo in minima parte da flotte di semirimorchi.

Per sviluppare l'utilizzo del RO-RO, oltre all'efficacia portuale, Confetra ritiene indispensabile incoraggiare i piccoli autotrasportatori (che hanno in disponibilità un solo automezzo) a provare la competitività del combinato strada-mare convincendoli poi ad aggregarsi per realizzare in seconda fase flotte di soli semirimorchi. L'unica strategia agevolante, in proposito, è l'adozione di misure a favore degli armamenti per contenere i noli marittimi.

Per sviluppare l'utilizzo delle "autostrade del mare" Confetra ritiene indispensabile l'adozione di misure per contenere i noli marittimi. Quale sarà l'atteggiamento in proposito del futuro Governo?

14a domanda

Trasporto aereo.

Il trasporto aereo delle merci è essenzialmente condizionato dall'esistenza di strutture aeroportuali altamente efficienti.

Con Malpensa l'Italia si è finalmente dotata di un hub, attrezzato a piattaforma logistica aeroterrestre, tramite il quale dovrebbe essere consentito il recupero del traffico aviocamionato con origine/destinazione verso gli hub intercontinentali di Francoforte, Amsterdam, Zurigo, etc. E' però ancora indispensabile che le operazioni burocratiche (procedure doganali, controlli sanitari, etc.) non annullino i vantaggi della velocità dell'aereo.

Negli scali italiani le merci sostano a terra anche 24 ore mentre negli altri scali europei - per quelle stesse operazioni - i carichi sostano dalle tre alle sei ore.

La sospensione notturna dei voli è altro provvedimento che penalizza il trasporto aereo, dirottando dagli aeroporti italiani verso scali esteri l'attività, in particolare, delle multinazionali del servizio aereo espresso.

Per sviluppare il cargo aereo occorre che gli scali italiani siano messi in grado di competere quanto a efficienza con le analoghe infrastrutture estere. E' ipotizzabile in proposito un "concerto" tra i dicasteri Trasporti-Finanze-Interno-Sanità- Ambiente?

15a domanda

Inoltre occorre adeguare la capacità in partenza degli altri aeroporti oltre a Malpensa. A Fiumicino si continua ad utilizzare due strutture costruite negli anni '60 per tutte le aerolinee straniere, mentre Alitalia ha un suo cargo building ubicato in una zona diametralmente opposta ed in area doganale diversa; tutto ciò è altamente irrazionale per gli operatori.

Trasporto urbano ed e-commerce. Telematica e trasporti.

La distribuzione delle merci in ambito urbano continua a restare un problema scarsamente indagato ed affidato a spontaneismi locali.

La polverizzazione del nostro apparato di distribuzione commerciale impedisce l'adozione di soluzioni indicate in talune citazioni accademiche, prima tra tutte la distribuzione notturna.

Altri interventi (magazzini di quartiere, etc.) vengono delineati senza la minima cognizione dei costi che essi provocano. D'altra parte resta ignoto quali siano gli attori della circolazione urbana, mentre tra i veicoli che trasportano merci si contano veicoli in realtà destinati a tutt'altro.

Poiché viene ipotizzato che lo sviluppo del commercio elettronico, sia nel settore B2C sia in quello B2B, possa essere causa di gravi criticità in ambito urbano, Confetra chiede che nell'ambito degli aggiornamenti del PGT venga sviluppata un'approfondita ricerca destinata a individuare quali siano le caratteristiche del trasporto urbano e delle sue componenti, nonché a verificare quali siano le soluzioni adottate nelle principali città europee ⁽¹⁾.

Per contenere l'intensità dei trasporti, riducendo gli intralci alla circolazione, il PGT evidenzia che i benefici della telematica, a lungo termine, potranno venire solo da una applicazione su scala sufficientemente vasta ed integrata di tutto l'insieme delle possibili tecnologie, sistemi e servizi alla mobilità delle persone ed alla movimentazione delle merci.

In tale ottica, per facilitare l'innovazione, occorre che venga condotta a termine, al più presto, l'azione progettata dal Ministero dei trasporti per la definizione di un'architettura nazionale di riferimento per la telematica per i trasporti. Contemporaneamente andrebbero realizzati i progetti pilota relativi ai supporti telematici per:

- la distribuzione delle merci in ambito urbano
- il trasporto delle merci pericolose
- la sicurezza delle merci.

L'internazionalizzazione logistica, l' e-commerce, il trasporto urbano, la telematica e l'innovazione tecnologica sono settori inesplorati dell'economia di sviluppo (sostenibile). L'istituzione di un Consiglio Nazionale dei Trasporti e della Logistica, dedicato esclusivamente alla movimentazione delle merci, rientra nei piani di un nuovo Governo?

16a domanda

⁽¹⁾ Confetra ha svolto una simile indagine, nel 1992, a Londra, Monaco di Baviera e Parigi.