

Roma, 14 ottobre 2004

Circolare n. 103/2004

Oggetto: Attività Confederale – 58° Assemblea annuale – Bilancio della manifestazione.

Si è svolta con successo il 7 ottobre scorso presso la Sala Capranica del Centro Congressi Montecitorio la 58° Assemblea Pubblica della Confetra dedicata al tema "Il sistema logistico motore dell'economia italiana".

All'introduzione del Presidente Smeriglio sono seguiti gli apprezzati interventi del Ministro Lunardi, del Commissario UE designato Buttiglione, del Segretario Nazionale Cisl Pezzotta, dei Presidenti di Confcommercio Billè, di Federtrasporto-Confindustria Gros-Pietro e delle Ferrovie dello Stato Catania.

Nell'affollata platea erano presenti tra gli altri, i Presidenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, oltre a numerosi Sottosegretari. Non ha potuto partecipare alla manifestazione il Presidente del Consiglio Berlusconi impegnato in Libia.

I testi completi degli interventi dell'Assemblea sono consultabili nel sito della confederazione all'indirizzo www.confetra.it

f.to dr. Piero M. Luzzati

Per riferimenti confronta circ.re conf.le n.97/2004

Allegati tre

D/d

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

**IL SISTEMA LOGISTICO MOTORE DELL'ECONOMIA ITALIANA
RELAZIONE DEL PRESIDENTE GIUSEPPE SMERIGLIO**
Roma, 7 ottobre 2004

La politica delle infrastrutture

Per 25 anni abbiamo coltivato l'illusione di poter avere uno sviluppo senza investire in infrastrutture. Così, mentre la UE aumentava del 73% la rete autostradale, noi del 10%. Senza peraltro fare una sola linea completa di alta velocità ferroviaria. L'Euro e la globalizzazione hanno spazzato via queste illusioni. L'Italia non è in declino ma dal 1995, come ci ha dimostrato il Governatore Fazio, perde uno 0,5% all'anno di competitività rispetto ai paesi concorrenti.

Nell'ultimo biennio finalmente si è visto un disegno organico di politica delle infrastrutture e di trasporto non limitato al nostro interno ma in un quadro complessivo europeo e internazionale.

Il nostro auspicio è che in questi 20 mesi si lavori tutti in una logica bipartisan senza pensare alle elezioni ma accelerando ulteriormente alcuni interventi.

- Far partire la Genova - Rotterdam e la Torino - Lione
- Completare il potenziamento delle grandi tangenziali: Mestre, Bologna, Milano, Roma, Torino
- Investire pesantemente nei porti contenitori.
- Attivare l'Autostrada Bre-Be-Mi (Brescia - Bergamo - Milano)
- Completare la Salerno - Reggio Calabria
- Varare le Autostrade del Mare

Ho parlato di logica bipartisan perché sono convinto anch'io caro Ministro Lunardi che le infrastrutture non sono né di destra né di sinistra né di centro, ma sono il vero binario dello sviluppo.

Il paese non deve vedere il mondo dei trasporti solo come causa di incidenti stradali ma come una grande opportunità di ripresa e crescita.

Voglio porre l'enfasi sul Piano delle Grandi Reti di trasporto europeo perché purtroppo l'opinione pubblica non ne ha ancora colto l'enorme valenza per il nostro futuro.

Il Corridoio 5 e il Corridoio 1, la Genova - Rotterdam, le Autostrade del Mare sono le più importanti scelte strategiche del decennio. Ora bisogna realizzarle senza tentennamenti.

E' su queste scelte e sulla capacità di realizzarle che si giudicano le classi dirigenti. Presidente Le voglio mostrare subito una cartina importante per il Paese. La porti al CIPE per convincere quelli che hanno ancora dei dubbi sulla importanza strategica della Genova-Rotterdam.

La globalizzazione di ritorno

Negli anni 90 il mondo è stato sconvolto da una riallocazione delle produzioni che non ha uguale nella storia economica. I dazi residui ed i costi di trasporto sono insignificanti di fronte alle differenze di costo della manodopera.

E' in gioco la globalizzazione di ritorno dai NIC (new industrial countries) che ci invadono di manufatti a bassissimo costo.

Nel 2015 la Cina e il far East disporranno di oltre il 50% della capacità produttiva mondiale e questo moltiplicherà almeno per 4 le esportazioni di manufatti verso l'occidente via mare e attraverso Suez.

Questi "traffici" e il loro indotto hanno l'Italia e Genova come baricentro d'Europa.

Non è esagerato dire che tra 10 anni il trasporto e la logistica potranno valere dal 15 al 20 del nostro PIL se si faranno scelte giuste e strategiche. Per questi motivi occorrerà che il nostro paese si dia una **politica industriale** del settore per non avere imprese deboli in un territorio leader.

Italia porto d'Europa

Una risorsa esclusiva ed inimitabile è la nostra collocazione geografica, che ci pone direttamente sul più grande flusso di traffico del mondo, quello che va dal Far East all'Europa. Nel 2003 il traffico mondiale di contenitori è aumentato del 14% sul 2002 e la tendenza continua. Attraverso Suez la crescita è ancora maggiore. Ma, se oltre il 90% del traffico passa attraverso i porti, allora dobbiamo iniziare da questi.

Investire nei porti

Il DM 3 giugno 2004 stanziava risorse per 1.426 milioni di Euro ma ripartiti su 121 opere e 26 porti. Salvo per la parte (circa 20%) che riguarda le autostrade del mare, che sono traffico a media distanza, sono tutte opere necessarie ma di routine, opere accessorie o di ordinaria manutenzione. Nessun nuovo lavoro importante, nessun aumento sostanziale di capacità. Nessun dragaggio per arrivare ai 15-16 metri di fondale che vogliono le nuove grandi portacontenitori. In sostanza, nessun investimento sul futuro. Mentre i porti nel Nord Europa - geograficamente sfavoriti - si preparano alla grande per aggiudicarsi fette crescenti del traffico contenitori, in fortissima espansione. Nei loro principali scali sono già stati programmati investimenti per aumentare la loro capacità di 20 milioni di TEUS nei prossimi anni.

Se noi non saremo capaci di progettare lo sviluppo dei porti (basta pensare che La Spezia in 5 anni non è riuscita a fare un modesto riempimento e che a Gioia Tauro, anziché pianificare per 8-10 milioni di TEUS, si parla di diversificare i traffici!) i paesi del Nord Europa si preparano ad assorbire l'aumento di traffico che dovrebbe essere nostro per collocazione geografica.

Perché tanti investimenti nei porti? E perché proprio ora? Perché tutti i paesi hanno capito che attirare il flusso di contenitori è la pre-condizione indispensabile per attirare valore aggiunto, per indurre nei servizi quei posti di lavoro che si stanno perdendo nell'industria. Perché sui flussi fisici si innestano - come dimostra bene l'esperienza olandese - le operazioni di post-produzione, assistenza tecnica, ecc. fino al marketing ed alla sede europea dell'azienda.

Senza dimenticare che le nuove normative europee per la protezione dell'ambiente porteranno sempre di più a smontare i prodotti a fine vita per recuperare parti e gruppi riutilizzabili, inducendo altri posti di lavoro. Ma anche questi saranno collocati sul flusso primario, cioè quello di importazione dei prodotti, e nei nodi relativi.

La realtà è che in nome dello SVILUPPO SOSTENIBILE si è arrivati ad una situazione di BLOCCO INSO-STENIBILE, alla cultura del veto. Non è credibile che in Italia non sappiamo dragare un fondale senza distruggere l'ambiente! E se così fosse, dovremmo mandare subito i nostri tecnici a Rotterdam, a Brema, a Stoccolma, a Singapore, ecc. ad imparare come si fa.

Non si possono fare grandi cose pensando in piccolo. Dobbiamo rimettere mano ai porti, con un piano di investimenti per lo sviluppo di 4-5 miliardi di Euro concentrati su pochi grandi porti, che diventano trainanti per tutto il sistema. Ed in questi investimenti vanno inclusi adeguati raccordi ferroviari, che portino a comporre un treno completo direttamente sul molo, senza alcun onere di manovra, perché il collegamento fra i porti e l'interno deve essere soprattutto ferroviario.

Serve una forte collaborazione di tutti, ambientalisti e non, perché queste opere si facciano bene ed in tempi brevi. Ritorna cogente l'importanza strategica del Patto per la Logistica che abbiamo proposto già nell'assemblea dello scorso anno fra imprese, Governo, Enti locali, organizzazioni sindacali, in una parola fra tutti i grandi decisori sul sistema logistico. Occorre muoversi tutti insieme per realizzare velocemente una trasformazione epocale, frutto di un PENSARE LOGISTICO prima che il nostro sistema economico abbia una perdita di competitività irrimediabile.

LE PRECONDIZIONI DA RISPETTARE

Le Alpi

La prima condizione è la permeabilità delle Alpi. È un tema che abbiamo già posto e questo Governo ha fatto molto per sbloccare la situazione per la ferrovia. Purtroppo il traffico stradale continua a soffrire e le prospettive per il 2005 sono poco incoraggianti. Il transito attraverso la Svizzera incontra costi elevati ed una serie di "blocchi di sicurezza" che rendono impossibile prevedere i tempi. Tanto è vero che molti trasportatori - per avere certezza di consegna - fanno il Milano-Stoccarda via Brennero (700 km) anziché via Zurigo (490 km). Anche il transito attraverso l'Austria è complesso e poco agevole per i blocchi notturni. Basta pensare alle molte aziende italiane che forniscono le fabbriche o i supermercati tedeschi con flussi just in time per rendersi conto delle implicazioni. Se poi aggiungiamo l'effetto, on. Buttiglione, dei nuovi orari di guida degli autisti, dal 1 gennaio 2005 i nostri trasportatori dovrebbero chiedere - senza tener conto del caro gasolio - un aumento del 20% per il traffico con la Germania. Ciò significa un maggior costo del 2% circa sul prezzo delle nostre merci sul nostro maggior mercato di esportazione. Bisogna rilanciare con forza la questione delle Alpi - anche via strada - con l'obiettivo di rimuovere questa barriera fisica all'integrazione dell'Italia con l'Europa.

Gli hub logistici

La seconda condizione è la creazione di zone logistiche nella quali le merci possano essere stoccate, lavorate, preparate per la distribuzione ecc. L'Italia era partita bene con gli interporti (che gli altri paesi ci hanno copiato) ma poi si è fermata. Milano e Roma non hanno nulla. Come per le altre infrastrutture, occorre sacrificare - in zone opportune - una piccola parte del territorio designandola come zona logistica, nella quale gli operatori si possano insediare secondo uno schema preordinato.

Più che risorse finanziarie occorrono terreno a basso costo e capacità di pianificazione. Il pubblico deve solo sostenere l'onere della viabilità stradale e dell'impianto ferroviario, che i privati non possono finanziare. Avremmo il vantaggio di avere più traffico per ferrovia e di governare, attraverso i punti di origine e/o di destinazione, anche gran parte del traffico stradale, evitando le direttrici più congestionate.

Accelerazione dei processi decisionali

La terza condizione è la creazione di presupposti per cui l'Italia sia attrattiva per un investitore che voglia mettervi la sua sede europea, con tutte le funzioni di staff che questa comporta. Servono non solo infrastrutture fisiche, ma anche infrastrutture normative, altrettanto importanti. Ci piacerebbe sentire il Governo che oltre a presentare il bilancio del suo lavoro in termini di leggi promulgate lo presentasse anche in termini di leggi abrogate.

Fare impresa in Italia trova troppi ostacoli burocratici, troppi costi inutili, troppa lentezza. Come si fa a spiegare ad un investitore straniero che deve fare oltre 20 pratiche in Enti diversi, quando molti paesi hanno introdotto lo sportello unico? L'importante nota positiva di questi ultimi anni è la legge Biagi, che peraltro il sindacato contesta senza rendersi conto che la flessibilità del lavoro è un elemento chiave della competizione moderna.

Fra questi presupposti non si può dimenticare la formazione. Oggi il mestiere più richiesto è quello del venditore, ma il secondo è l'operatore di logistica nelle sue varie specializzazioni. Nella "economia della conoscenza" noi non abbiamo neanche una scuola superiore per diplomati in logistica. Nel Regno Unito hanno ben 5 diplomi diversi in centinaia di scuole.

Occorre una brusca accelerazione generale delle scelte e dei processi. Prigionieri di veti incrociati e di procedure troppo complesse, ci muoviamo ad una velocità che non è congruente con il resto del mondo. Signor Presidente, nel tempo che abbiamo impiegato per approvare la Brescia-Milano, la Cina è passata dall'essere il 10° esportatore del mondo ad essere il 4° superando anche Italia e Regno Unito. Se vogliamo essere competitivi dobbiamo viaggiare almeno alle velocità della media dei paesi. Chi è più lento è condannato al declino.

Assetto normativo

La quarta condizione riguarda l'ammodernamento dell'assetto normativo del settore. Il liberismo economico caro a questo Governo ha sicuramente messo a dura prova i produttori industriali di beni, ma li ha anche rinforzati nella competizione internazionale. Questo processo è solo all'inizio nel mondo dei servizi e in particolare nel settore del trasporto e della logistica. Qui ancora domina una impostazione dirigistica da ancien-regime inadeguata alle sfide concorrenziali in atto.

Mi riferisco in concreto alla riforma dell'autotrasporto con l'**abolizione delle tariffe obbligatorie**. Con il disegno di legge dello scorso anno il Governo ha saputo positivamente infrangere un tabù: On. Romani, ora il testo licenziato dal Senato deve essere velocemente approvato alla Camera per arrivare entro la prossima primavera ai decreti applicativi.

Mi riferisco alla riforma delle gestioni portuali che deve tendere a promuovere l'imprenditorialità e ad attivare gli investimenti privati: qui siamo nelle mani del Presidente Grillo che deve trovare la sintesi positiva tra una dozzina di diversi disegni di legge; in questo contesto ci sembra interessante la proposta dei sen. Guasti, Pedrini e altri di costituire l'Agenzia Logistica Interportuale dell'Alto Tirreno (ALIAT) sul modello del Northern Range Europeo.

Mi riferisco alla disciplina del traffico urbano che penalizza la **distribuzione in conto terzi** invece di trattarla da trasporto pubblico quale in effetti è, alla stregua di autobus e taxi; essa viene penalizzata da normative dannose per l'economia e l'ambiente.

Mi riferisco al **trasposto combinato** ferro-gomma per il cui rilancio questo Governo ha stanziato circa 350 milioni di euro nel 2002, dei quali non un solo centesimo è ancora stato speso per ostacoli burocratici al Ministero del Tesoro.

Mi riferisco alla logistica a valore aggiunto, ferma alla normativa sui magazzini generali del 1926, mentre necessiterebbe di un proprio quadro normativo di riferimento (ad esempio nella materia delicata degli ammortizzatori sociali).

Mi riferisco infine al contratto collettivo di lavoro che deve tutelare i lavoratori senza penalizzare le esigenze di flessibilità delle imprese. Anche il recepimento delle nuove regole europee **sull'orario di lavoro degli autisti** non può avere come conseguenza la destrutturazione delle nostre imprese di trasporto. Agli amici del sindacato chiedo di guardare al rinnovo del CCNL del settore - la cui trattativa è ormai entrata nel vivo - come un'opportunità per imprese e lavoratori di rinforzare il nostro settore nei confronti della concorrenza internazionale.

E cosa dire del **costo del gasolio**? Non è tanto importante il suo valore assoluto, quanto la circostanza che da noi è tra i più cari di tutta l'Europa: come si fa a parlare di sviluppo logistico con un costo del gasolio che ci mette fuori mercato?

Contrariamente a quanto si dice di solito, non riteniamo invece che la frammentazione del settore sia un grande problema. Anzi, in epoche di grandi cambiamenti può essere un punto di forza perché tante piccole aziende sono più flessibili di una grande azienda. Un processo di aggregazione delle imprese è in atto ed è molto veloce. Certo, ne restano oltre 130.000, ma questo è funzionale al sistema economico italiano, basato sulle PMI. Nessun altro paese al mondo ha 270.000 aziende che commerciano con l'estero; se avessimo solo pochi grandi spedizionieri anziché averne 4.000, sarebbero in grado di seguire tutte le PMI con la cura necessaria?

PATTO PER LA LOGISTICA

Politica e impresa

Signor Presidente, rilanciamo il Patto per la Logistica. Ma con più forza, con più urgenza, con un forte senso del fare e del fare subito per non perdere l'opportunità che ci si presenta e che è irripetibile.

Presidente, chiami intorno al tavolo Enti locali, Sindacati, Autostrade, Porti, Ministeri e Trasportatori per concordare il Patto per una gestione coerente dei trasporti. Siamo nel momento giusto.

L'impresa e il quadro geo politico

La fase internazionale che stiamo attraversando è certamente difficile, forse la più difficile dopo la fine della seconda guerra mondiale e i continui tragici eventi terroristici che ci riempiono il cuore di rabbia e sgomento stanno cambiando e condizionando pesantemente il panorama economico.

La politica, anche se negli ultimi anni sta rispondendo bene, da sola non ce la può fare e serve un contributo particolare dalle imprese del nostro settore.

Dobbiamo fare più opinione sul settore e sulla sua importanza strategica aiutando tutto il paese a capire.

Caro Presidente, con gli interventi di cui ho parlato, nel nostro settore è possibile recuperare in efficienza almeno per 1 punto di PIL: nel piano per rilanciare le competitività del Paese, possiamo dare un contributo decisivo.

FINE TESTO

IL SISTEMA LOGISTICO MOTORE DELL'ECONOMIA ITALIANA INTERVENTO MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PROF. ING. PIETRO LUNARDI

Roma, 7 ottobre 2004

Lo scorso anno pensavo di aver davvero segnato un record, tornando, per la terza volta, alla vostra Assemblea annuale; quest'anno, tornando per la quarta volta, ritengo davvero di poter confermare non solo un primato ma, soprattutto, una stabilità del Governo, una stabilità che ci ha consentito di lavorare insieme e di raggiungere dei risultati che sono misurabili e che, anche in presenza di una crisi rilevante del sistema economico a scala nazionale e sovranazionale, solo tre anni fa erano inimmaginabili.

Lo scorso anno il Presidente Smeriglio, nel suo intervento, fece una interessante denuncia che non solo mi è rimasta impressa, ma che - ritengo - rappresenti in modo chiaro ed inequivocabile cosa sia la logistica, cosa sia la nuova strategia legata alla intermodalità, cosa sia, in fondo, la nuova cultura della mobilità delle merci.

Smeriglio descrisse il fatturato generato da un container e mise anche in evidenza il valore aggiunto, che si genera qualora ci si limiti solo a movimentarlo e qualora invece il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito, e qualora venga supportato adeguatamente da una rete infrastrutturale efficiente.

Ebbene, i dati che mi lasciarono sconcertato e che sono veri denunciano chiaramente che il fatturato passa da 300 Euro a 2.300 Euro, l'utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare cinque unità lavorative ne generano 42.

Questi dati sono, a mio avviso, ulteriori indicatori che denunciano quanto miope sia stato, in passato, l'approccio verso la identificazione ottimale degli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali.

Ma questo approccio denuncia come, addirittura, sia emerso in questi tre anni un convincimento davvero rivoluzionario: la crescita del Prodotto Interno Lordo è legata, essenzialmente, alla competitività del sistema e non solo all'aumento della domanda di trasporto.

In realtà, per assurdo, può aumentare in modo esponenziale la domanda di trasporto, le nostre strade possono diventare sempre più saturate, sempre più incapaci di rispondere alle esigenze della domanda; ma se questa crescita non trova condizioni di ottimizzazione dell'intero processo, se non è supportata da una serie di infrastrutture materiali ed immateriali, allora tutto diventa purtroppo solo una voce di costo che assomma solo diseconomie.

Con il vostro mondo, si proprio con il mondo della CONFETRA, in questi tre anni, abbiamo capito questo ed abbiamo anche cercato di costruire le condizioni per diventare competitivi, per generare valore aggiunto, per evitare di far cadere il Paese in una rischiosa recessione.

L'attenzione del Governo ai lavori della vostra Assemblea, caro Smeriglio, penso testimoni in modo chiaro questa riconoscenza verso chi - come dicevo prima - ha capito ed ha fatto squadra.

Insieme, quindi, abbiamo cercato di ridare efficienza al sistema infrastrutturale, ridare credibilità al sistema intermodale e, soprattutto, lavorando strategicamente a scala comunitaria; abbiamo ridato al nostro Paese un ruolo ed una dimensione strategica che, anno dopo anno, il nostro Paese andava perdendo.

Ebbene, ho voluto soffermarmi a lungo su questo nuovo approccio metodologico per denunciare come abbiamo cercato di capire e di interpretare, finalmente, questo rapporto tra infrastrutturazione e competitività e, quindi, come la realizzazione delle opere, la realizzazione delle infrastrutture non sia un banale arricchimento del territorio, non sia solo una voglia di costruire, di realizzare reti, di attuare impianti intermodali, ma di produrre condizioni di competitività reale per coloro che, nei modi più variegati, sono attori ed artefici dello sviluppo.

Questo modo di pensare e questo nuovo modo di confrontarsi con le Istituzioni nazionali e comunitarie ha portato ad una nuova cultura leggibile e misurabile in una serie di azioni, in una serie di strategie che hanno, a mio avviso, consentito un vero rinnovamento culturale.

Lo scorso anno, ripetendo una prassi ormai consolidata, feci un bilancio delle attività del Governo; feci cioè la annuale correlazione tra gli impegni annunciati l'anno prima e lo stato attuativo degli stessi e ricordai, in particolare, otto aree tematiche particolarmente sentite e monitorate proprio dalla CONFETRA. Ripercorrerò in modo sintetico tali aree, tali punti.

Il primo punto è senza dubbio quello relativo al Master Plan della Unione Europea

Lo scorso anno vi comunicai che, proprio nel nostro semestre di presidenza della Unione Europea, era stato definito il documento Van Miert e vi anticipai che speravamo di approvarlo entro, sempre, la nostra presidenza, in modo da portarlo all'esame del Parlamento Europeo entro il primo semestre del 2004.

Vi dissi anche che per il nostro Paese questo strumento rappresentava il riferimento portante non solo per la serie di decisioni strategiche in esso contenute, ma soprattutto perché le opere incluse in tale Piano potevano utilizzare le risorse, a fondo perduto, della Unione Europea per un valore pari al 20%.

Sono sicuro che nessuno di voi credeva in una cadenza temporale così contenuta e pochi pensavano che il nostro ottimismo della volontà avrebbe vinto il pessimismo della ragione.

Il 21 aprile scorso il Master plan è stato approvato e, senza dubbio, non abbiamo ancora capito quale sia la portata e quale sia la rilevanza strategica di un simile atto.

Il secondo punto era quello legato alla liberalizzazione

Lo scorso anno presi l'impegno di dare avvio organico ad un processo di sana e corretta liberalizzazione dell'autotrasporto e mi impegnai di apportare tutte quelle modifiche capaci di consentire un primo cambiamento sostanziale nella politica del settore; ciò è avvenuto e già il provvedimento è passato ad un ramo del Parlamento. Voglio solo precisare, anche per dare un chiaro input al Presidente Romani che dovrà ora esaminare il provvedimento in Commissione alla Camera, che la norma è, senza dubbio, congeniale alla filosofia di questa maggioranza di Governo.

Il terzo punto era quello relativo al sistema dei valichi

Lo scorso anno ricordai, proprio nella vostra Assemblea, come insieme avevamo costruito e definito la "Carta di Cuneo", cioè come insieme avevamo fissato un punto di non ritorno alle vecchie logiche bilaterali, ai vecchi schieramenti di tipo localistico; avevamo cioè sancito in modo inequivocabile che l'approccio alla tematica dei valichi non poteva essere vissuta da un singolo Paese, ma dalla intera Unione Europea. Ebbene, oggi, dopo il Master Plan sulle Infrastrutture e dei Trasporti, voluto da noi ed approvato dal Parlamento Europeo il 21 aprile scorso, i valichi non sono più un segmento frontaliere, ma sono diventati ormai un segmento di un itinerario lunghissimo su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione, ma di più Stati. Ma, forse qualcuno dimentica che, proprio dopo la decisione del Parlamento Europeo che ha garantito il 20% a fondo perduto per la realizzazione dei valichi del Brennero e del Fréjus, questi interventi sono diventati, finalmente, scelte strategiche concrete.

Il quarto punto era quello relativo alla sicurezza stradale

Penso che i risultati ottenuti, dopo un anno dalla introduzione delle misure previste dal nuovo Codice della Strada, che confermano una riduzione di circa il 20% di incidentalità e di circa il 18% di incidenti mortali, costituiscano un chiaro segnale positivo; un risultato che in un solo anno ha raggiunto il 40% dell'obiettivo che la Comunità ha definito, proprio lo scorso anno, un obiettivo da raggiungere entro il 2010.

Volevo cogliere l'occasione per ricordare che il 25 e 26 ottobre prossimo ci sarà a Verona la seconda riunione dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea e della Svizzera e della Norvegia, dedicata proprio all'esame congiunto del tema legato alla sicurezza stradale. Durante il semestre di presidenza italiana, lo scorso anno, tenemmo un Consiglio Informale su tale tema e decidemmo che ogni anno i Ministri dei trasporti della Unione Europea si sarebbero riuniti a Verona per confrontarsi su una simile emergenza e, soprattutto, per identificare azioni congiunte su obiettivi comuni, quali in particolare: l'osservatorio europeo comune della sicurezza stradale, la salvaguardia dei lavoratori del trasporto per ciò che riguarda i tempi di guida e di riposo, il miglioramento degli standard di sicurezza della rete stradale europea, la diffusione e l'utilizzo di nuove tecnologie per l'aumento della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture.

Non posso non ricordare, ad un anno di distanza, che il provvedimento noto come "Patente a punti" e ricco di tante altre norme ha rafforzato, proprio in questo primo anno, la convenienza verso le attività intermodali, la convenienza ad usare anche altri modi di trasporto. E questo nel rispetto proprio della ottimizzazione delle filiere logistiche.

Il quinto punto era quello relativo alle autostrade del mare

Lo scorso anno ricordai nella vostra Assemblea che, finalmente, le autostrade del mare, tanto annunciate e tanto invocate, avevano trovato, proprio nei primi anni di attività di questo Governo, riferimenti misurabili per diventare segmenti funzionali ed interrelati con itinerari stradali e ferroviari.

Quest'anno, dopo l'approvazione formale da parte del Parlamento Europeo il 21 aprile scorso, non posso che ribadire, ancora una volta, che ci troviamo di fronte alla più grande iniziativa ambientalista; è la iniziativa più condivisa dalla nuova Europa; è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale; è una operazione che coinvolge molti soggetti: gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali.

Per trasformare questa grande intuizione in progettualità tecnico-amministrativa compiuta, in realtà, ci si è mossi su tre distinti fronti: quello comunitario (allargato ai 10 nuovi Paesi), quello bilaterale con i Paesi del Mediterraneo sempre della Unione Europea, quello strettamente nazionale.

A livello comunitario, attraverso il riconoscimento di due dei quattro progetti del Master Plan strettamente interconnessi con il nostro Paese. Gli interventi relativi a questa specifica area dovrebbero poter accedere ad un volano globale della Unione Europea stimato intorno a 1,8 miliardi di Euro.

A livello bilaterale attraverso accordi sottoscritti con la Francia e la Spagna, il Portogallo e la Grecia.

A livello nazionale poi è stato possibile definire alcuni provvedimenti concreti come il "ticket ecologico", o come la Società RAM "Rete Autostrade Mediterranee S.p.A."

Il sesto punto era quello relativo ai porti e alle piastre logistiche

Il Presidente Smeriglio nella sua relazione lancia un vero grido di dolore sulla politica dei porti e sulla lentezza con cui vanno avanti gli investimenti e, soprattutto, sulla necessità di destinare un volano di risorse pari a 4 - 5 miliardi di Euro solo su alcuni impianti portuali del Paese, risorse mirate anche a rendere funzionali i collegamenti ferroviari con gli impianti stessi. Smeriglio invoca una trasformazione epocale frutto di un pensare logistico.

Il presidente Smeriglio sa che riponiamo nella sua persona la massima stima e la massima fiducia, ma non credo che sui porti si sia fatto poco, sia in termini finanziari - non ritengo, infatti, che sia poco lo stanziamento di 2 miliardi di Euro, né in termini strategici se si tiene conto delle indicazioni imposte pro-

prio alle Ferrovie dello Stato, attraverso la rivisitazione del Contratto di programma, per consentire un accesso reale ed efficiente con il nostro sistema portuale.

D'altra parte condividiamo e, per quello che dirò dopo, riteniamo che la portualità costituisca oggi un filone strategico determinante della politica dei trasporti. Ritengo però utile ricordare che se, tre anni fa, qualcuno avesse previsto che il trend della crescita della movimentazione nei nostri porti sarebbe cresciuta, in soli tre anni, del 18,5%, non sarebbe stato credibile. E se poi effettuiamo una analisi, più lunga nel tempo, scopriamo addirittura che, in pochi anni:

- si è passati da un volume di merci movimentate nei nostri porti pari a 356 milioni di tonnellate a 454 milioni di tonnellate del 2003 (oltre il 21% in soli 7 anni);
- si è passati, sempre nel 1996, da 3,8 milioni di container a 8,9 milioni di container del 2003 (oltre il 57% in soli 7 anni).

Il settimo punto era quello relativo agli incentivi alla intermodalità

Senza dubbio, su questo tema, proprio con la correttezza di chi è disposto anche a fare autocritica, purtroppo, dobbiamo ammettere che la Legge Finanziaria del 2004 ha praticamente bloccato la evoluzione concreta del provvedimento. Per sbloccarla è stato necessario inserire un emendamento in un Decreto Legge dello scorso mese, ed oggi finalmente, con un ritardo purtroppo di un anno, dovrebbero prendere corpo gli incentivi intermodali di cui all'articolo 38 della Legge 166/2002.

Ma, non possiamo sottovalutare il fatto che sul tema della intermodalità e della logistica abbiamo dato vita alla Consulta Nazionale dell'Autotrasporto che si configura a tutti gli effetti come Consulta Nazionale della logistica, coordinata dal Sottosegretario Uggè e che è destinata ad essere sede del coordinamento di tutte le componenti operative che costituiscono il congegno logistico.

In tale ambito sono sicuro che diventerà sempre più determinante l'apporto creativo delle imprese del settore o meglio delle associazioni che le rappresentano, auspicando un loro apporto organico, unitario e veramente rappresentativo.

L'ottavo punto era quello relativo all'avanzamento delle opere della Legge Obiettivo

Non mi soffermo ad elencare i dati e gli avanzamenti, ritengo utile solo ricordare che dalla approvazione della Legge 166/2002 - la Legge che ha supportato finanziariamente la Legge Obiettivo - il CIPE ha autorizzato 22.187 milioni di Euro. Di tale somma, al Mezzogiorno è andato un volano, solo da Legge Obiettivo, di 6.612 milioni di Euro, cioè il 39%.

Mai nessun Governo, nella Storia del Paese, aveva, in soli 20 mesi, fatto approvare dal CIPE, per cantiere opere, un volano di risorse così elevato.

E utile ricordare che 22.187 milioni di Euro sono pari a 42.595 miliardi di lire. E sono state cantierate opere superiori a 23.000 milioni di Euro, cioè circa 46.000 miliardi di lire.

Questa dettagliata elencazione di azioni e di risultati, certamente, è molto più congeniale ad un momento tecnico dell'Assemblea, ma sono un Ministro tecnico e quindi ritengo che quando si ha l'occasione di partecipare ad una assemblea annuale è necessario fornire lo stato di avanzamento degli impegni assunti.

Ora però consentitemi di uscire dalla elencazione dovuta delle cose fatte per poter proporre, in questa sede, una iniziativa che ritengo potrà riscuotere lo stesso successo di quelle annunciate prima in occasione di vostre assemblee e trasformate poi in atti compiuti di grande rilevanza.

Fu, infatti, in occasione del mio primo intervento qui da voi nel 2001 che annunciai la mia intenzione di proporre in sede comunitaria la redazione di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea. Fu, sempre in un vostro convegno, che decidemmo insieme di redigere la Carta di Cuneo. Come dicevamo prima, il Master Plan ormai è diventato strumento chiave della Unione Europea; altrettanto i valichi sono diventati l'obiettivo strategico non di due o tre Paesi, ma della Comunità. Penso pertanto che anche la proposta che formulerò oggi, in questa vostra assemblea, sarà inizialmente ritenuta utopica e forse velleitaria, ma sono sicuro che lavorando insieme si trasformerà in atto compiuto.

Infatti, in questi tre anni, con il nuovo approccio al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", con il nuovo approccio al tema legato ai "corridoi" come il Rotterdam - Genova, il Lisbona - Kiev, il Berlino - Palermo, il Bari - Durazzo - Varna, cioè con i corridoi che sono diventati i canali secchi che collegano mari che da sempre erano stati teatri economici caratterizzati da una concorrenzialità miope, siamo riusciti a dare compiutezza strutturale ad obiettivi strategici. Il mare del Nord, il Mar Nero ed il Mar Mediterraneo sono diventati i bacini complementari che inseguono solo un obiettivo: ottimizzare le filiere logistiche e le filiere trasportistiche.

Il Mediterraneo diventa, in tal modo, il centro del sistema delle convenienze, un sistema che trova, al contorno, una carica di complementarietà funzionale agli altri due bacini: il Mare del Nord ed il mar Nero. Allora vi chiedo di collaborare con il Dicastero delle Infrastrutture e dei trasporti per definire un Master Plan del Sistema Euromediterraneo.

Questa è una proposta da me già avanzata in una apposita riunione della Unione Europea tenutasi a Santiago di Compostela, e su cui vorrei, in questa sede, aggiungere solo alcune considerazioni.

Ma cosa significa fare una proposta del genere ?

Cosa significa costruire condizioni che ridisegnino, in modo organico, tutte le politiche dei Paesi che, direttamente o indirettamente, scoprono finalmente il Mediterraneo come ricchezza ?

Significa condividere, proprio con tutti questi Paesi, il convincimento che questa vasta superficie di scambi, che fino a ieri era una superficie che esasperava solo la dimensione spaziale, cioè la distanza tra i Paesi, oggi, invece, genera soluzioni di continuità tra distinte modalità di trasporto.

Tutti i Paesi della Unione Europea sono attenti e sono tutti pronti a contribuire alla definizione di tale Piano.

Infatti, questo processo programmatico non riguarda e non interessa solo i Paesi della Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo. Per quanto concerne invece gli altri Paesi come il Marocco, l'Algeria, la Tunisia, la Libia, l'Egitto, Israele, il Libano, la Giordania, la Siria, l'Iran, sono tutti Paesi che offrono un mercato e cercano un mercato; sono Paesi in cui l'interesse non solo è rilevante ma rischia, se non supportato da un adeguato quadro di riferimento strategico, di fare esplodere preoccupanti forme di concorrenzialità che automaticamente azzererebbero la forza delle rendite di posizione che tutti i porti possiedono all'interno del bacino stesso.

Ed allora, vediamo quali sono le tematiche, gli invarianti che possono diventare il lievito di questo interessante programma di azioni congiunte.

Iniziamo cioè ad elencare le tematiche e, per ognuna di esse, verifichiamo il livello di interesse e la rilevanza strategica presente nelle varie realtà nazionali prima identificate.

Senza dubbio, le tematiche guida su cui potremmo davvero attivare un interessante Master Plan sono le seguenti:

- il costo del trasporto;
- l'impatto ambientale;
- la sicurezza;
- l'accesso ai mercati e alla libera concorrenza;
- la diffusione dei benefici generati dalle rendite di posizione geografica;
- la ottimizzazione dei processi logistici.

Noi quindi proporremo questo e, come fatto per le reti TEN due anni fa al Consiglio dei Ministri della Unione Europea, noi porteremo come bagaglio di esperienze quello che abbiamo fatto per il Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti, per le Autostrade del Mare, per i Valichi, per i Corridoi, con gli strumenti amministrativi e finanziari della Legge Obiettivo, con il Piano della Logistica che stiamo redigendo, ma, soprattutto, porteremo con noi tutto quanto la CONFETRA e Lei, Presidente Smeriglio, avete fatto in termini di crescita culturale e strutturale per un settore chiave della crescita economica del Paese e della Unione Europea

FINE TESTO

ECONOMIA ITALIANA

Lunardi propone un progetto di intese per l'area del Mediterraneo

Una rete per la logistica

ROMA ■ Un nuovo masterplan euro-mediterraneo che agganci i Paesi europei che si affacciano sul mare Mediterraneo con i Paesi dell'Africa settentrionale e del Medio Oriente e crei una rete integrata di infrastrutture e trasporto: è questa la proposta avanzata ieri da Pietro Lunardi, ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, nel suo intervento all'assemblea annuale di Confetra.

Il presidente Giuseppe Smeriglio, nella sua relazione, aveva rivolto un appello al Governo e al premier Berlusconi: «Rilanciamo con più forza e con più urgenza il patto per la logistica, per non perdere l'opportunità di diventare il baricentro dei traffici tra l'Europa e il Far East e la Cina. Convochiamo un tavolo con i soggetti interessati: accelerando gli investimenti si può recuperare in efficienza almeno un punto percentuale di Pil».

Nel primo semestre di quest'anno in Italia, secondo la nota congiunturale di Confetra (60mila imprese per 500mila addetti), è sembrata innescarsi una timida ripresa del trasporto di merci, trainata più dall'export che dai consumi interni: l'internazionale su strada è, infatti, cresciuto del 6,8% contro il 1,7% del trasporto nazionale; è risalito bene anche il collettame, +5,5%, per la tendenza delle aziende a ordinare quantità più piccole ma con maggiore frequenza.

Nelle spedizioni internazionali il comparto marittimo è stato il più vivace (+14%), seguito dalla strada (+6,8%) e dall'aereo (+0,5%) mentre è scesa ancora la ferrovia (-8,7%), pur guadagnando come traffico complessivo in tonnellate/chilometro (+4,1). Quanto alle aree

geografiche, la crescita più forte è da verso l'Asia e il Centro-Sud America.

«Dopo il masterplan delle Infrastrutture approvato dal Parlamento europeo il 21 aprile - ha aggiunto il ministro Lunardi per spiegare la sua proposta - ora bisogna guardare a un nuovo progetto, che potrà essere inizialmente ritenuto utopico ma che, con l'appoggio di tutti gli attori, potrà diventare una realtà come il Piano Van Miert. Le tematiche

realizzarle». Insieme a investimenti assai più consistenti sui porti e sugli hub logistici, senza dimenticare l'ammodernamento dell'assetto normativo del settore con il passaggio rapido in Parlamento della riforma dell'autotrasporto.

Anche Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Federtrasporto, ha sottolineato la necessità di passare dal «ritardo» al «rilancio» della logistica nazionale: «Alla centralità del territorio italiano nella globalizzazione non corrisponde la centralità delle nostre imprese, che continuano ad essere deboli. Nessuna è leader mondiale».

Le Fs come motore di spinta e accumulazione della logistica integrata, per aumentare la competitività del sistema: questa la visione proposta dal presidente e ad Elio Catania, che ha parlato di forte discontinuità con il passato dell'azienda e ha elencato, tra i quattro punti chiave della sua gestione, l'ottimizzazione della filiera logistica.

Il Commissario europeo designato, Rocco Buttiglione, ha indicato come traguardo futuro «l'armonizzazione del prezzo del gasolio

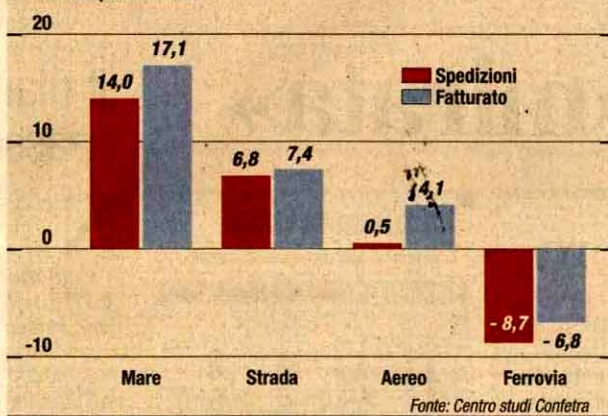
in ambito comunitario», per evitare che si creino condizioni di vantaggio tra i diversi operatori.

Polemici sui pedaggi autostradali sia il presidente di Confcommercio, Sergio Billè, sia il segretario generale della Cisl, Savino Pezzotta. «Le tasse degli italiani hanno contribuito a realizzare quelle opere. Vi sembra giusto ora pagare il pedaggio?», si è chiesto Billè. Mentre Pezzotta ha sostenuto che possono tappare qualche buco ma a scapito della ripresa dei consumi.

MORENA PIVETTI

Trasporto merci

Andamento periodo gennaio-giugno 2004 spedizioni internazionali
Valori in percentuale



guida saranno il costo dei trasporti, l'impatto ambientale, la sicurezza, l'ottimizzazione dei processi logistici, l'accesso ai mercati e la libera concorrenza».

Smeriglio aveva dato atto al Governo di aver dispiegato nell'ultimo biennio «un disegno organico di politica delle infrastrutture e del trasporto» e aveva invitato «a lavorare in questi 20 mesi in una logica bipartisan, accelerando alcuni interventi come i Corridoi 5 e 1, la Genova-Rotterdam e le autostrade del mare. «Sono le più importanti scelte strategiche del decennio, ora bisogna



DOSSIER
PIEMONTE

il Mondo



Sopra, Giuseppe Smeriglio, presidente Confetra. In alto, i lavori per l'alta velocità



TRASPORTI & INFRASTRUTTURE LA METROPOLITANA APRE GIÀ NEL 2005 Al lavoro su binari e valichi del futuro

Da Rfi 12 miliardi di euro per la rete piemontese. Alta velocità terminata nel 2008

È il treno il protagonista dell'articolata serie di interventi sul sistema dei trasporti piemontese. Lo testimonia l'entità stessa del piano di investimenti di Rfi (Rete ferroviaria italiana), la società dell'infrastruttura del gruppo Ferrovie dello Stato: oltre 11.800 milioni di euro, di cui circa 5.300

per l'alta velocità-alta capacità.

«Potenziare il treno, mezzo ecologicamente puro ed economico, significa togliere utenti dalla strada e diminuire gli incidenti stradali», dice **William Casoni**, vicepresidente della Giunta regionale e assessore ai Trasporti, viabilità e comunicazioni, infrastrutture Olimpiadi 2006 e gestione delle politiche delle telecomunicazioni, «il treno avrà un ruolo importante, a partire dalla linea ad alta capacità tra Torino e Milano, che una volta ultimata consentirà di collegare in 50 minuti le due città: il tratto Torino-Novara sarà pronto per l'ottobre 2005, mentre quello fino a Milano sarà ultimato nel 2008». L'investimento complessivo per questo progetto, circa 125 km di cui 98 in Piemonte, è di 6.880 milioni di euro. Su questo importante tratto del Corridoio V, Lisbona-Kiev, passeranno da 10 a 40 milioni di tonnellate di merci all'anno trasportate su rotaia. Secondo **Giuseppe Smeriglio**, presidente Confetra (confederazione generale italiana dei trasporti

e della logistica), «il Corridoio V, che collega Paesi che producono quasi il 40% del Pil europeo, con la Torino-Lione attraverserà la Pianura Padana, anziché passare sopra le Alpi: ciò vuol dire che, grazie anche al completamento dell'alta velocità Torino-Milano, si potrà creare un grande polo logistico capace di intercettare i grandi volumi di traffico da e verso il Nord Europa con un asse Genova-Torino-Milano molto più competitivo rispetto ai grandi porti concorrenti del Nord Europa e capace, inoltre, di intercettare il grande potenziale commerciale espresso dall'Oriente (fra circa dieci anni la Cina esporterà il 50% della produzione mondiale) e che passerà attraverso il Mediterraneo».

L'intesa siglata da Italia e Francia lo scorso 5 maggio, dividendo i costi, ha sbloccato l'iter burocratico che porterà all'apertura dei cantieri: il 20% della somma sarà versato dall'Ue, il restante 80% sarà finanziato dai due Paesi (l'Italia sosterrà per il 67% i costi relativi alla tratta interna-

FERROVIE IN CIFRE

LA RETE	
N. linee ferroviarie	38
Estensione (km)	1.765
di cui:	
elettrificate	1.175
a doppio binario	595
binario semplice	1.170
Dipendenti	2.827
Quota di mercato totale mobilità	10,6%
Quota di mercato trasporto pubblico	60%
N° mezzi	852
Locomotive	104
Carrozze	477
IL TRASPORTO GIORNALIERO	
N. Treni	1.000
N. viaggiatori al giorno	191.000
ANNUALE/2003	
N. treni/km sviluppati	20.400.000

Fonte: Direzione regionale Trenitalia

ECONOMIA & MARITTIMO

Il leader della confederazione dei trasporti propone un patto al mondo politico. «Rischiamo di essere espulsi dai mercati»

Confetra punta tutto su Genova

Smeriglio al governo: «Investite 5 miliardi in pochi porti»

Roma. Un «Piano per la logistica» che veda protagonisti enti locali, sindacati, autostrade, porti, ministeri e trasportatori, e investimenti per 4-5 miliardi di euro mirati allo sviluppo di alcuni grandi terminal portuali, raccordi ferroviari inclusi. In questo modo, non solo si potranno intercettare al meglio nell'arco dei prossimi due anni le maggiori opportunità create dalle crescenti esportazioni dell'Oriente verso l'Europa, ma anche creare le condizioni perché fra 10 anni trasporto e logistica possano valere il 15-20% del Pil.

Un appello, quello lanciato ieri nel corso dell'assemblea annuale della Confetra (la confederazione cui fanno capo tutte le aziende dei trasporti e della logistica) dal suo presidente Giuseppe Smeriglio, indirizzato soprattutto alle forze politiche impegnate nel definire un piano per il rilancio della competitività del Paese. «Noi del trasporto possiamo dare un contributo decisivo che può valere subito un punto del Pil - ha detto Smeriglio - Il nostro auspicio, quindi, è che in questi 20 mesi di legislatura si lavori tutti in una logica bipartisan, perché il governo da solo non la ce la può fare, accelerando ulteriormente alcuni interventi come il Corridoio 5 e il Corridoio 1, la Genova-Rotterdam, le Autostrade del Mare che sono le più importanti scelte strategiche del decennio. Ora, dopo che per 25 anni abbiamo coltivato l'illusione di poter avere uno sviluppo senza investire in infrastrutture, bisogna realizzarle».

I dati confermano le speranze di Confetra, che conta 60 mila imprese per oltre mezzo milione di addetti. Nel 2003 il traffico mondiale di contenitori è aumentato del 14% sul 2002 e la tendenza continua. Il primo semestre 2004, rispetto all'analogo periodo 2003, ha fatto registrare nel trasporto nazionale, per i carichi completi, un aumento dell'1,7% e un fatturato senza variazioni. Sempre nel primo semestre 2004, il saldo cumulato complessivo del nostro commercio con l'estero ha registrato una riduzione del disavanzo di 937 milioni di euro, calando da un passivo di 4.319 del 2003 a 3.327 milioni di euro nel 2004.

Nel 2015 la Cina e il Far East disporranno di oltre il 50% della capacità produttiva mondiale e questo moltiplicherà almeno per 4 le esportazioni di manufatti verso

l'Occidente via mare e attraverso Suez. Questi "traffici" e il loro indotto hanno l'Italia e Genova come baricentro d'Europa. Per questo, ha ribadito Smeriglio, sono determinanti gli investimenti nei porti, dato che «la nostra collocazione geografica è una risorsa esclusiva e inimitabile». Non a caso, l'Italia è l'unico Paese sul cui territorio si sovrappongono parte della «blue banana», l'area europea di maggior produzione e consumo, e del «latin arc», in sostanza il Corridoio 5.

Il Decreto del 3 giugno scorso ha stanziato risorse per 1.426 milioni di euro ripartiti su 121 opere e 26 porti, ma, ha affermato il presidente di Confetra, «sono tutte opere di routine senza alcun aumento sostanziale di capacità e non determinano alcun investimento sul futuro». In sostanza, mentre nei porti nel Nord Europa sono già stati programmati investimenti per aumentare la loro capacità di 20 milioni di container, da noi si continua «a ipotizzare grandi cose, pensando però in piccolo».

Da qui, la necessità di mettere subito a posto alcune cose. La prima è la «permeabilità delle Alpi» che, oltre a scontare già i difficili e costosi transiti per la Svizzera e l'Austria, deve ora sopportare l'effetto dei nuovi orari di guida degli autisti che, da gennaio, faranno aumentare del 2% il prezzo delle nostre merci verso la Germania.

Indispensabile, poi, creare hub logistici nei quali le merci possano essere stoccate, lavorate, preparate per la distribuzione; rendere l'Italia conveniente per un investitore che voglia mettervi la sua sede europea; definire la riforma dell'autotrasporto approvata dal Senato, e quella delle gestioni portuali; incrementare il trasporto combinato «ferro-gomma» per il cui rilancio sono stati stanziati circa 350 milioni di euro nel 2002, ma sinora non utilizzati; chiudere al più presto il contratto collettivo di lavoro.

«L'importante è non perdere altro tempo - ha concluso Smeriglio - Nel tempo che abbiamo impiegato per approvare la Brescia-Milano, la Cina, decima in classifica, è diventata il quarto esportatore del mondo, superando anche Italia e Regno Unito. E cosa dire del costo del gasolio? Come si fa a parlare di sviluppo logistico con un costo del gasolio che ci mette fuori mercato?».

Paolo Fantini



Il presidente Giuseppe Smeriglio apre i lavori dell'assemblea nazionale di Confetra

LE CIFRE

Nel primo semestre 2004 nel trasporto nazionale si è registrato, per i carichi completi, un piccolo aumento del numero dei viaggi effettuati (+1,7%) ed un fatturato piatto (pari a zero), mentre i migliori risultati sono tutti concentrati sul trasporto di collettame (+5,5%), anche per la tendenza delle aziende a movimentare quantità più piccole, ma con maggiore frequenza. Nel trasporto internazionale su strada i valori di crescita sono ben più consistenti (+6,8%), sia per il numero di viaggi che per il fatturato. È una timida ripresa, trainata più dall'export che dai consumi interni. Nelle spedizioni internazionali si rileva che l'aereo aumenta leggermente (+0,5%), sempre nel primo semestre 2004, a fronte delle spedizioni marittime che segnalano una forte ripresa (+14%). Sempre in discesa le spedizioni ferroviarie (-8,7%). Le spedizioni su strada segnano un +6,8%.

le REAZIONI

Il grido d'allarme di Billè «Logistica, Italia alla deriva»

Roma. Quattro o cinque miliardi di euro da investire subito su pochissimi, grandi porti italiani. A cominciare, naturalmente, da Genova. Se questo intervento massiccio non verrà realizzato, l'Italia (e Genova, considerata baricentro d'Europa) vedranno sfumare un'opportunità più unica che rara. Quella, cioè, di catturare la "globalizzazione di ritorno". Cina ed estremo Oriente, infatti, si apprestano a invadere i mercati con i loro manufatti a bassissimo costo: qualcosa come oltre il 50% della capacità produttiva mondiale, con esportazioni via mare verso l'Occidente moltiplicate per quattro.

Tutti i nodi vengono al pettine. E non è casuale che finalmente anche il Gotha dell'imprenditoria nazionale collochi lo sviluppo dei terminal portuali e della logistica come prima delle urgenze. Appaiono dunque confortanti, almeno sulla carta, le analisi e

gli appelli lanciati ieri dall'assemblea di Confetra: qualcosa si sta muovendo.

La speranza è che non sia troppo tardi. Lo ribadisce lo stesso Sergio Billè, presidente di Confcommercio. Il suo è un vero e proprio grido d'allarme. «Fino a quando il settore della logistica - denuncia Billè - per carenza di infrastrutture, di piani di sviluppo, di incentivi e di normative che siano finalmente adeguate alle esigenze del mercato, continuerà a scaricare sulle imprese e su ogni tipo di utenza costi che sono oggi del 40% superiori a quelli della media europea, questo Paese rischia di perdere tutti i treni dello sviluppo». Solo con la soluzione di questi problemi, insiste il leader di Confcommercio, si potrà «combattere il declino, contrastare quello che mesi fa ho definito il pericolo, per il nostro Paese, di una deriva di tipo argenti-

no».

Parole dure. Cui replicano sia il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Pietro Lunardi, che quello per le Politiche Comunitarie, Rocco Buttiglione. «Abbiamo ereditato una situazione molto difficile - commenta il commissario Ue designato - su nodi come quello del Corridoio 5 e dei valichi. E con un lavoro di squadra abbiamo sbrogliato parecchie questioni». Una di questa, quella relativa alla vertenza con la Ue sull'alta velocità, secondo Buttiglione è in dirittura d'arrivo: «Conto di chiudere la vertenza sull'alta velocità nei prossimi giorni. Altrimenti, lo farà il mio successore». E Lunardi? Come spesso accade, il ministro dei Trasporti traccia il bilancio delle cose fatte.

Infine, la posizione del sindacato. Il leader della Cisl, Savino Pezzotta, convinto che la logistica sia «il principale motore di sviluppo del Paese», sollecita anche la necessità di definire un contratto unico per il settore. «Serve - spiega - un quadro normativo e contrattuale per l'intera filiera logistica».

G. Ca.

ECONOMIA E POLITICA

La proposta che il ministro delle infrastrutture, Pietro Lunardi, presenterà al Consiglio europeo

Trasporti, piano euro-Mediterraneo

Sei i temi del master plan: dai costi all'impatto ambientale

DI FILIPPO CALERI

Un master plan per integrare le reti di trasporto merci dell'Unione europea con quelle dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

È la proposta italiana che il ministro delle infrastrutture, Pietro Lunardi, presenterà al Consiglio europeo e che individuerà le priorità, i costi e la sostenibilità ambientale delle nuove connessioni. Non lo scriverà da solo, però. Ieri nel corso della 58ª assemblea annuale della Confetra, l'associazione di settore della logistica, ha chiesto il contributo degli operatori. Che, in attesa del piano di Lunardi per agganciare le sponde del Mediterraneo, hanno rinnovato l'invito al governo per un rilancio del patto per la logistica e del piano per i grandi porti (5 miliardi di investimenti previsti), per far diventare l'Italia la destinazione ideale del flusso di merci in arrivo dal Far east.

«Il master plan euro-Mediterraneo dovrebbe unificare senza soluzione di continuità non solo i paesi europei che si affacciano nel bacino del Mediterraneo, ma anche quelli dell'Africa settentrionale e del Medio oriente, in un unico filo ideale dal Marocco alla Siria», ha spiegato Lunardi. Che dopo il piano per infrastrutture approvato in sede europea a fine 2003 (in cui risultano inseriti il Corridoio 5 Lione-Torino-Milano-

Verona-Venezia-Trieste-Kiev, il Corridoio 1 Berlino-Palermo e la Genova-Rotterdam) ha intenzione di proporre in sede Ue un nuovo progetto «che potrà essere ritenuto inizialmente utopico e forse velleitario, ma che certamente, con l'appoggio di tutti gli attori, potrà diventare realtà: un nuovo master plan euro-Mediterraneo», ha aggiunto il titolare del dicastero di Porta Pia.

I protagonisti saranno i paesi europei, ma anche le altre nazioni mediterranee e del Medio oriente «che offrono e cercano mercato». Sono sei in particolare i temi guida del piano: il costo del trasporto, l'impatto ambientale, la sicurezza, l'accesso ai mercati e alla libera concorrenza, la diffusione dei benefici generati dalle rendite di posizione geografica, l'ottimizzazione dei processi logistici.

Per ora le richieste del settore della logistica sono meno ambiziose. Il presidente della Confetra, Giuseppe Smeriglio, ha chiesto un rilancio del Patto per la logistica. «Con la partecipazione al tavolo di enti locali, sindacati, autostrade, porti, ministeri e trasportatori per concordare il patto per una gestione coerente dei trasporti. Siamo al momento giusto», ha detto Smeriglio nella sua relazione. All'assemblea ha partecipato anche il ministro delle politiche comunitarie, Rocco Buttiglione, che per il settore ha sollecitato un'armonizzazione a livello europeo del prezzo del gasolio per l'autotrasporto. Più causti-

co il commento del presidente della Confcommercio, Sergio Billè: «Le gravi carenze del nostro sistema logistico rappresentano oggi il principale impedimento per un rilancio di competitività del nostro sistema economico». Per il presidente di Federtrasporto, Gian Maria Gros-Pietro: «Occorre perseguire uno sviluppo armonico del sistema italiano della logistica, facendo leva sul suo punto di forza, ossia sulla centralità nello scenario dei flussi di trasporto globali». Mentre Elio Catania, presidente delle Ferrovie dello stato, ha indicato il ruolo fondamentale delle Ferrovie illustrando i quattro nodi fondamentali del piano industriale. Il primo è la centralità del cliente. Il secondo è l'accelerazione dei piani di investimento. Un terzo pilastro del piano è quello relativo all'ottimizzazione della filiera logistica in una logica integrata e moderna, e per finire «la necessità di un cambiamento del modello operativo della cultura d'impresa», ha concluso Catania. Il leader della Cisl, Savino Pezzotta, ha sollecitato, invece, un contratto unico per il settore logistico. (riproduzione riservata)

CONFETRA: SMERIGLIO, TRA 10 ANNI TRASPORTO E LOGISTICA 20% PIL

(ANSA) - ROMA - "Tra 10 anni il trasporto merci e la logistica potranno valere dal 15 al 20% del Pil se si faranno le scelte strategiche giuste". Ovvero: "puntare decisamente sulla creazione e il potenziamento delle infrastrutture nell'arco dei prossimi 2 anni". Ad affermarlo e' il presidente di Confetra Giuseppe Smeriglio che in occasione della 58/ma assemblea annuale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (60.000 imprese per 500.000 addetti), ha invitato il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e gli altri esponenti del mondo politico ed economico ad intraprendere una coraggiosa politica degli investimenti, da affiancare agli interventi sulle Grandi Opere, per dare competitivita' al sistema logistico italiano. "Il nostro auspicio - ha spiegato Smeriglio (da meno di un mese alla guida della Divisione Cargo di Fs) - e' che in questi 20 mesi si lavori in una logica bipartisan, accelerando alcuni interventi prioritari: il Corridoio 5, il Corridoio 1, la Genova-Rotterdam, la Torino-Lione, e le Autostrade del Mare". Secondo il presidente della Confetra queste opere rappresentano le piu' importanti scelte strategiche del decennio, ma occorre anche realizzarle. "Ancora piu' urgente - ha aggiunto Smeriglio - e' la predisposizione di un piano di investimenti di almeno 4-5 miliardi di euro sui grandi porti, che includa adeguati interventi per i raccordi ferroviari". "Per i porti - sottolinea il presidente di Confetra - attualmente passa oltre il 90% del traffico mondiale. Nel 2003 la movimentazione mondiale di contenitori e' aumentata del 14% rispetto al 2002 e la tendenza continua. Per Smeriglio, "la nostra collocazione geografica e' una risorsa esclusiva ed inimitabile". Secondo i dati presentati nel corso dell' assemblea, in Europa la produzione ed i consumi sono fortemente concentrati in una fascia ristretta, detta 'Banana Blu', che dal Regno Unito arriva alla pianura padana. Contemporaneamente, l'Italia e' attraversata anche dal cosiddetto 'Latin Arc', fascia geografica in cui si sta registrando un forte sviluppo della logistica. "Mentre noi guardiamo ai successi del passato - ha chiarito Smeriglio i maggiori porti contenitori del Nord Europa stanno pianificando aumenti di capacita' di circa il 50% entro il 2008 ed il raddoppio entro il 2015". Altre stime indicano che il numero di contenitori trasportati nel mondo aumenta molto piu' del Pil ed in Europa si prevede, entro il 2015, un progresso della movimentazione del 69% rispetto al 2002. "Il DM del 3 giugno 2004 ha stanziato risorse per 1.426 milioni di euro, ripartiti su 121 opere e 26 porti ma, esclusa la parte (circa 20%) che riguarda le Autostrade del Mare, sono tutte opere di routine. Bisognerebbe guardare al futuro, anche perche' nei porti del Nord Europa sono gia' stati programmati investimenti per aumentare la loro capacita' di 20 milioni di Teus". I dati Confetra hanno evidenziato che il tasso di crescita dei nostri scali marittimi negli ultimi anni e' stato basso rispetto alla crescita del mercato e degli altri porti (anche del Mediterraneo) inoltre, anche se le strutture di Genova, La Spezia e Gioia Tauro costituiscono ben il 65% dei Teus movimentati dagli scali portuali italiani, nessun piano di sviluppo ed ampliamento significativo e' stato predisposto. Secondo Smeriglio, "per poter puntare allo sviluppo, occorre comunque soddisfare alcune precondizioni indispensabili: la permeabilita' delle Alpi; la creazione di hub logistici; la creazione dei presupposti per rendere l'Italia appetibile per gli investitori ed infine, l' ammodernamento dell' assetto normativo del settore: dalla riforma dell' autotrasporto a quella delle gestioni portuali, dalla disciplina del trasporto urbano che penalizza la distribuzione in conto terzi, al trasporto combinato ferro-gomma, dalle nuove regole europee per gli orari di lavoro degli autisti, al costo del gasolio". Il presidente di Confetra ha concluso il suo intervento con un appello al presidente Berlusconi: "rilanciare il Patto per la Logistica, partendo dall'istituzione di un tavolo di confronto con tutte le parti interessate, al fine di concordare una gestione coerente dei trasporti, perche' nel nostro settore e' possibile recuperare in efficienza almeno un punto percentuale del Pil e noi del trasporto possiamo dare un contributo decisivo". (ANSA). Y37

07/10/2004 16:09

[© Copyright ANSA Tutti i diritti riservati](#)

CONFETRA: LUNARDI, SERVE RETE PER UNIRE BACINO MEDITERRANEO

(ANSA) - ROMA - Un master plan euro-mediterraneo che unifichi senza soluzione di continuita' non solo i Paesi europei che si affacciano nel bacino del Mediterraneo, ma anche i Paesi dell'Africa settentrionale e del Medio Oriente, in un unico filo ideale dal Marocco alla Siria. E' la proposta avanzata durante l'assemblea annuale di Confetra dal ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi. Dopo il master plan delle Infrastrutture approvato in sede europea a fine 2003 (nel piano sono inseriti il Corridoio 5 Lione-Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste-Kiev, il Corridoio 1 Berlino-Palermo e la Genova-Rotterdam), ha spiegato Lunardi, ora e' la volta di guardare a un nuovo progetto "che potra' essere ritenuto inizialmente utopico e forse velletario, ma che certamente, con l'appoggio di tutti gli attori, potra' diventare realta': un nuovo master plan euro-mediterraneo". L'obiettivo, ha spiegato il ministro, e' di "condividere con tutti i Paesi il convincimento che questa vasta superficie di scambi genera soluzioni di continuita' tra le varie modalita' di trasporto". Protagonisti dovranno essere i Paesi europei, ma anche le altre nazioni mediterranee e i Paesi del medio oriente "che offrono e cercano mercato". Le tematiche guida, ha concluso il ministro, saranno "il costo dei trasporti, l'impatto ambientale, la sicurezza, l'ottimizzazione dei processi logistici, l'accesso ai mercati e la libera concorrenza". OM-BRB

07/10/2004 16:34

[© Copyright ANSA Tutti i diritti riservati](#)

SMERIGLIO: APPELLO A PREMIER, 2 ANNI PER AGGANCIARE SVILUPPO

(ANSA) - ROMA, 7 OTT - La Cina e il far East non sono solo temibili competitors a bassissimo costo, ma rappresentano una chance irripetibile per l'Italia da cogliere al volo.

Opportunita' - secondo il presidente della CONFETRA Giuseppe SMERIGLIO - che passa attraverso la logistica e il trasporto merci, per via portuale. In che modo? Intercettando i bisogni esportativi, moltiplicati per quattro, del gigante asiatico verso l'Occidente via mare e verso Suez. Per quanto occorre potenziare velocemente le infrastrutture portuali con un piano di investimenti di almeno 4-5 miliardi di euro, e' l'appello di CONFETRA al presidente del Consiglio.

"Non e' esagerato - ha detto SMERIGLIO parlando all'assemblea annuale della CONFETRA, 60.000 imprese per 500.000 addetti - dire che tra 10 anni trasporto e logistica potranno valere il 15-20% del Pil se si faranno scelte giuste e strategiche". Vale a dire "puntare decisamente sulla creazione e il potenziamento delle infrastrutture nell'arco dei prossimi 2 anni". I tempi rapidi sono pero' un aspetto primario: "nel tempo che noi abbiamo impiegato per approvare la Brescia-Milano, la Cina e' passata dall'essere il decimo importatore del mondo a essere il quarto".

La via del rilancio - secondo SMERIGLIO, da meno di un mese insediato alla guida della Divisione Cargo di Fs - passa per i porti, i cui investimenti sono determinanti. Infatti, "la collocazione geografica dell'Italia e' una risorsa esclusiva e inimitabile". Nel 2003 il traffico mondiale di contenitori e' aumentato del 14% sul 2002 e la tendenza continua. Attenzione, avverte SMERIGLIO, se perdiamo tempo, i grandi porti del Nord

Europa assorbiranno l'aumento di traffico. Ma "non si possono fare grandi cose pensando in piccolo. Dobbiamo rimettere mano a un piano di investimenti da 4-5 miliardi di euro", mentre le risorse ripartite finora riguardano opere necessarie ma di routine, "in sostanza, nessun investimento per il futuro". Di qui, l'appello del presidente CONFETRA al premier Silvio Berlusconi: "rilanciamo il patto per la logistica, con piu' forza e urgenza, per non perdere un'opportunita'irripetibile".

SMERIGLIO invita il premier a "chiamare intorno a un tavolo autostrade, porti, ministeri, trasportatori, sindacati, enti locali per concordare il patto per una gestione coerente dei trasporti. Con gli interventi citati, il settore puo' recuperare in efficienza almeno un punto di pil". Ed e' un appello bipartisan: "In questi 20 mesi si lavora in una logica bipartisan accelerando i Corridoi 5 e 1, la Genova-Rotterdam, le Autostrade del mare che sono le piu' importanti scelte strategiche del decennio. Ora si tratta di realizzarle".

BRB-OM

07-OTT-04 15:40 NNNN

Confetra: Smeriglio, Da Patto Per Logistica Recupero 1% Di Pil

(ASCA) - Roma, 7 ott - Attuare un patto per la logistica. Lo chiede la Confetra, per bocca del suo presidente, Giuseppe Smeriglio, al presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, nel corso della 58* assemblea annuale della Confederazione. Per Smeriglio occorre che si riuniscano attorno a un tavolo Enti locali, sindacati, Autostrade, porti, ministeri e autotrasportatori per attuare tale Piano che, ha precisato il presidente della Confetra, puo' portare al recupero dell'1% di Pil. Gli interventi piu' urgenti da attuare riguardano quello del Corridoio 5 e il Corridoio 1, la Genova-Rotterdam, le autostrade del mare, oltre all'attivazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano e il completamento della Salerno-Reggio Calabria. Fondamentale, poi per Confetra, e l'intervento sui porti con la necessita' di finanziamenti per 4-5 miliardi di euro. Tutto cio', ha sottolineato poi Smeriglio, inserito in un contesto piu' ampio anche attraverso la permeabilita' delle Alpi, dove al momento si registrano costi elevati per una serie di "blocchi di sicurezza" per il transito attraverso la Svizzera, la creazione di hub logistici e la creazione di presupposti per cui l'Italia sia attrattiva per gli investitori. Anche perche', ha ricordato il presidente di Confetra, "tra dieci anni il trasporto merci e la logistica potranno valere tra il 15 e il 20% del Pil".

FINE TESTO