

Incontri con gli stakeholders delle Regioni del Nord Ovest

Riunione del Tavolo di confronto “Intermodalità e trasporto merci” – videoconferenza, 25 marzo 2022

STAKEHOLDERS		REGIONI	
Federico Fiaschi	AICAI	Michele Cervetto	LIGURIA
Alessandro Cappella	ALHAGROUP	Jacopo Riccardi	LIGURIA
Andrea Cappa	ALSEA	Paolo Boselli	LOMBARDIA
Umberto Ruggerone	ASSOLOGISTICA	Carmine D’Angelo	LOMBARDIA
Andrea Agresti	ASSOLOMBARDA	Stefania Iachella	LOMBARDIA
Simonpaolo Buongiardino	CONFCOMMERCIO LOMBARDIA	Emira Lanari	LOMBARDIA
Marco Citarelli	CONFCOMMERCIO LOMBARDIA	Fabio Pagani	LOMBARDIA
Giancarlo Fasola	CONFETRA LOMBARDIA	Dante Scoccianti	LOMBARDIA
Alessandro Berta	CONFINDUSTRIA LIGURIA	Silvia Volpato	LOMBARDIA
Vincenzo Cellario	CONFINDUSTRIA LIGURIA	Matteo Brumati	PIEMONTE
Jacopo Fusi	CONFINDUSTRIA LOMBARDIA	Silvia Franchello	PIEMONTE
Margherita Destudio	CONFINDUSTRIA PIEMONTE	Roberto Delponte	PIEMONTE
Cristina Manara	CONFINDUSTRIA PIEMONTE		
Giuseppe Ballini	FAI		
Marco Colombo	FAI		
Sergio Piardi	FAI		
Marco Mariano	FERROVIENORD		
Piero Solcà	HUPAC		
Fausto Benzi	PROPELLER MILANO		
Valeria Toscani	PROVINCIA PIACENZA		
Paolo Palleschi	RFI		
Elisa Del Medico	SAGAT		
Davide Muzio	TIMO		
Iolanda Conte	UNIONTRASPORTI		
Roberta Del Piano	UNIONTRASPORTI		
Antonello Fontanili	UNIONTRASPORTI		
Rosanna Guzzo	UNIONTRASPORTI		
Marzia Picciano	UPS		

Resoconto sintetico

Volpato (Regione Lombardia) introduce l’incontro evidenziando che Liguria, Lombardia e Piemonte hanno deciso di riprendere il percorso che porterà agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest (SGLNO) il prossimo 21 aprile ad Alessandria.

Il tavolo su “Intermodalità e trasporto merci” è uno dei 3 tavoli istituiti durante gli SGLNO del 2019. Il 15 marzo si è già tenuto il tavolo gestito dalla Regione Liguria "Portualità marittima, connessioni ai porti e ottimizzazione dell'operatività e dei controlli" mentre l’ultimo, dedicato alla "Nuova logistica per il lavoro, lo sviluppo e la competitività economica" e gestito dalla Regione Piemonte, si terrà il 31 marzo.

I tavoli sono principalmente tavoli di ascolto e hanno l’obiettivo di meglio orientare le tematiche oggetto degli SGLNO e, più in generale, l’azione delle 3 Regioni.

Pagani (Regione Lombardia) presenta le slides (allegate) che riepilogano le attività svolte dal 2019 al 2022 (ferrobonus, monitoraggio interventi infrastrutturali su reti RFI/FN, ZLS porto e retroporto di Genova, reti TEN-T, PNR, DSMF, GECT Reno-Alpi) e sollecita gli stakeholders principalmente su queste tematiche:

- Aspettative dal prossimo Contratto di Programma tra MIMS e RFI
- Valutazioni sulle modifiche alla rete TEN-T
- Opportunità di allargare la visione dal Nord Ovest al Nord in generale
- Aspettative dalla ZLS di Genova e dalle altre ZLS in sviluppo
- Efficacia del ferrobonus nazionale/regionale nel sostenere l'intermodalità
- Ruolo dei finanziamenti europei per il raggiungimento degli sfidanti obiettivi comunitari
- Ruolo del cargo aereo

Cappa (Alsea) preannuncia il successivo invio di un documento di riflessioni più articolato che partirà, comunque, dalle istanze già presentate a Regione Lombardia nel settembre 2020. Evidenzia che il focus dato da Regione Lombardia all'incontro è fortemente incentrato sul trasporto ferroviario, settore nel quale si stanno avendo avanzamenti significativi; maggiori criticità sono presenti sulle infrastrutture stradali e autostradali per le quali la manutenzione è deficitaria. Rileva, inoltre:

- la necessità di creare "servitù" (es. parcheggi, aree per la logistica) in prossimità dei terminal intermodali, porti e aeroporti;
- la necessità di un ragionamento sinergico nel comparto aeroportuale;
- l'importanza di misure di incentivazione come il ferrobonus per sostenere l'intermodalità;
- la necessità di una revisione del codice degli appalti per velocizzare la realizzazione delle opere.

Fontanili (Uniontrasporti) richiama l'azione di Uniontrasporti nel coordinare il sistema camerale sul tema della logistica: la prima fase è stata l'ascolto del territorio attraverso numerosi incontri tenutisi in Lombardia, Piemonte e Liguria; il lavoro è stato raccolto in un libro bianco, già presentato per il territorio ligure, il prossimo mese per gli altri due territori.

Le istanze riguardano opere ferroviarie e stradali senza trascurare il trasporto idroviario e aeroportuale. In quest'ottica non si può che parlare di logistica del nord e ragionare in un'ottica europea sfruttando anche strumenti come il GECT.

Ruggerone (Assologistica) esprime apprezzamento per la ripresa del percorso degli SGLNO e per l'importanza data al trasporto intermodale, ma richiama l'attenzione sia sull'importanza delle strade sia sul tema di spazi fisici e non adeguati per lo sviluppo della logistica in genere; su questo aspetto servono strumenti normativi nuovi che tengano conto delle differenze tra terminal intermodali, strutture di ultimo miglio, aeroporti ecc...

Sul tema del ferrobonus ritiene che abbia evitato la perdita di quote modali da parte della ferrovia ma non abbia contribuito ad aumentarla come richiesto dall'UE. Serve utilizzare meglio le risorse per raggiungere questi obiettivi e Assologistica ha già presentato proposte a riguardo.

Sul tema ZLS chiede come mai il Piemonte abbia sfruttato le opportunità date dalla modifica al Decreto Genova per allargare il territorio interessato mentre in Lombardia si sia fatta una scelta diversa.

Benzi (Propeller Milano) Benzi (Propeller Milano) richiama il contributo dato dal Convegno "Shipping, forwarding & logistics meet Industry" e i contenuti di una recente intervista all'Assessore Terzi. Ritiene che

fare logistica integrata, significa anche studiare e offrire nuove soluzioni strategiche. Si tratta di applicare alle spedizioni nazionali e internazionali nuovi criteri di ingegneria gestionale che razionalizzino il rapporto tempo-costi, sfruttando le opportunità offerte dalle combinazioni integrate perché ottimizzino i tempi di consegna, mentre l'opera di digitalizzazione dei processi di supply chain riduce drasticamente il margine di errore nella gestione delle reti logistiche. Importante è poi l'uso dei portali diagnostici che consentirebbero l'individuazione di anomalie sui carri merci in modo predittivo. Si ricorda il DAC (Digital Automatic Coupling). Si stima che l'intervento di aggiornamento dei carri merci in Europa possa interessare fino a 500 mila unità con un costo che potrebbe raggiungere i 5 miliardi di euro. Vantaggi:

1. tempi di composizione dei treni ridotti,
2. autodiagnostica di sicurezza,
3. possibilità di automazione nei processi di carico e scarico delle merci.

A tal riguardo richiama l'esempio di Vado Gateway, visitato di recente, quale progetto virtuoso di automazione e digitalizzazione.

Agresti (Assolombarda) condivide l'importanza del tema della manutenzione stradale. Richiama, altresì, l'attenzione:

- sulla necessità di garantire itinerari stradali privilegiati per il trasporto eccezionale;
- sulle opere di adduzione ferroviaria ad AlpTransit ancora in ritardo;
- sulla gronda merci ferroviaria;
- sulla necessità che il masterplan di Malpensa valorizzi il settore cargo.

Assolombarda appoggia da tempo l'idea di ragionare con uno sguardo rivolto a tutto il nord Italia in quanto molti traffici sono indirizzati verso est dove sono ubicati porti importanti soprattutto per i trasporti eccezionali.

Condivide, infine, i richiami fatti sulla digitalizzazione e sulla pianificazione urbanistica.

Manara (Confindustria Piemonte) ritiene opportuna una riflessione sui risultati della Cabina di regia e degli SGLNO a partire dal 2016 e su quali obiettivi si pone per il futuro. Ritiene importante continuare con il ferrobonus anche affiancandolo con altri strumenti come suggerito da Assologistica. A tal proposito suggerisce di prendere a riferimento quanto fatto in Svizzera per guidare lo shift modale. In tale riflessione è opportuno coinvolgere RAM. Condivide la necessità di puntare sulla digitalizzazione.

Pone, infine, il tema di utilizzare per il traffico merci ferroviario il Passante di Torino nelle ore notturne e alcune linee secondarie del cuneese.

Ballini (FAI) rimarca i temi:

- dei parcheggi per gli autotrasportatori,
- della pessima manutenzione delle autostrade liguri,
- della digitalizzazione,
- dello stradario dei trasporti eccezionali,
- dell'alimentazione dei mezzi, in quanto si è molto investito sul GNL mentre il PNRR punta su tecnologie diverse e non mature,

- dell'ottimizzazione dei tempi di attesa.

Solcà (Hupac) ritiene giusti i temi posti ma evidenzia la mancanza di una regia che sappia fissare le priorità.

Rimarca, altresì:

- la difficoltà nel trovare imprese disposte a eseguire i lavori a causa dei prezzi esplosi;
- la mancanza di autisti, macchinisti e gruisti;
- la necessità di riprendere il progetto per eliminare i colli di bottiglia nell'ultimo miglio del trasporto intermodale;
- la necessità che siano gli operatori i primi soggetti predisposti a digitalizzare e innovare le proprie modalità di lavoro; a tal proposito porta ad esempio come gli incentivi cospicui che Hupac dà agli autotrasportatori per accedere ai terminal intermodali nelle ore notturne abbiano dato pochi risultati.

Colombo (FAI) ribadisce l'importanza delle infrastrutture stradali anche per favorire l'intermodalità; bisogna lavorare sull'accessibilità a porti, interporti, aeroporti, ma anche ai centri urbani (a seguito dell'esplosione dell'e-commerce).

Fiaschi (AICAI) sottolinea l'importanza del tema della transizione ecologica nella logistica con la necessità di adeguate infrastrutturazioni (es. per favorire i veicoli elettrici), nonché politiche ambientali coerenti con quelle che guidano il settore del commercio.

Riccardi (Regione Liguria) ricorda che i tavoli preparatori sono tavoli di ascolto; le istanze saranno analizzate per dare un primo ritorno negli SGLNO ed essere successivamente sviluppate dalla Cabina di regia.

Il tema della viabilità è ben presente nell'agenda politica tanto che gli Assessori hanno inviato a inizio marzo una lettera congiunta al ministro Giovannini. Sul tema ambientale condivide il tema legato alla salvaguardia degli investimenti fatti nel GNL.

Sulla ZLS informa che l'interlocuzione coi tecnici del Ministero è costante e c'è l'aspettativa che il Ministro porti buone notizie il 21 aprile.

Franchello (Regione Piemonte) rinnova l'invito all'incontro del 31/3 per approfondire alcuni spunti emersi oggi relativi alla formazione, all'innovazione e ai riflessi sulle politiche ambientali. Le tematiche emerse nell'incontro potrebbero portare ad una revisione dei focus dati agli SGLNO fin dal 2016.

Volpato (Regione Lombardia) sintetizza alcune delle evidenze emerse dall'incontro relative a:

- attenzione non solo allo sviluppo del sistema ferroviario ma anche alla viabilità e ai servizi ancillari ai terminal intermodali;
- la logistica intesa anche come dimensione di pianificazione territoriale, tema che per Regione Lombardia comporta il coinvolgimento anche delle Direzioni Generali Territorio e Sviluppo economico;

- digitalizzazione e transizione ecologica;
- strumenti di incentivazione all'intermodalità anche ulteriori rispetto al ferrobonus.

In merito al tema "ZLS di Genova" evidenzia che i tempi dettati dal d.l. 121/2021 erano molto stretti e allargare ad altre aree la ZLS può avere anche ripercussioni controproducenti, considerando che in Lombardia si sta ragionando anche su una ZLS lombarda.

Condivide l'opportunità di tirare un bilancio complessivo sugli SGLNO con un'eventuale ritaratura degli obiettivi iniziali dati a Novara che ponevano grande attenzione all'intermodalità e al trasporto ferroviario.

Infine, chiede di fare avere contributi scritti su quanto discusso oggi.