**Comunicato n.6**

**Aperto questa mattina Green Logistics Intermodal Forum dedicato alla logistica sostenibile del futuro**

***Dalla piattaforma digitale della Fiera di Padova, due giorni di dibattito e di business con i leader del settore. Questa mattina si è discusso di Interporti, Porti e Intermodalità, del ruolo svolto durante l’emergenza Covid e delle prospettive future nell’ambito del sistema logistico italiano***

(Padova 12 novembre 20) +++ Sono iniziate questa mattina in streaming sulla piattaforma digitale le due giornate **di Green Logistics Intermodal Forum, significativamente intitolate “La logistica post Covid-19 “Ritorno al passato” o “resilienza trasformativa?”**

Una domanda fondamentale che merita una risposta approfondita, alla luce del fatto che la logistica, pur soffrendo inevitabili perdite nei volumi dei traffici, non si è mai fermata a livello nazionale e internazionale nei mesi del lockdown confermando nei fatti il ruolo strategico che svolge per il sistema economico e la tenuta sociale del nostro Paese.

E’ evidente però che c’è bisogno di una riflessione sul futuro del settore e sugli interventi necessari alla luce dei nuovi scenari, nazionali e internazionali che la pandemia sta disegnando. I leader del settore si ritrovano sulla piattaforma digitale della Fiera di Padova per discutere sia degli investimenti e delle politiche già avviate, sia delle iniziative da prevedere nei prossimi mesi.

Due giornate di dibattito quindi sul futuro della logistica italiana, ma anche di business per le quasi 100 aziende del settore che partecipano alla manifestazione con il proprio stand virtuale interattivo

In mattinata si è tenuto il primo dei due convegni previsti **“Infrastrutture per l’Intermodalità del prossimo decennio- Progetti operativi per il completamento del sistema infrastrutturale italiano”** che ha visto la partecipazione dei principali protagonisti dell’intermodalità e della portualità italiana.

Ad aprire i lavori, moderati dalla giornalista esperta di trasporti Morena Pivetti, gli interventi dell’assessore alle infrastrutture e trasporti nonchè vicepresidente della Regione Veneto, **Elisa De Berti** e del presidente di UIR (l’associazione degli interporti italiani) **Matteo Gasparato.**

**La vicepresidente Elisa De Bert**i ha illustrato il nuovo Piano Generale dei Trasporti appena approvato dalla Regione Veneto “Il piano precedente era vecchio di 30 anni ed era assolutamente necessario dotarsi di nun nuovo strumento. Abbiamo scelto, con il supporto di un board tecnico scientifico di alto livello, guidato dal professor Ennio Cascetta, di non scrivere un “piano progetto”, ma un “piano processo” che, fissate alcune priorità come l’investimento sulla ferrovia, indichi la strategia per raggiungere gli otto obiettivi del piano. Abbiamo previsto, nei prossimi 10 anni ben 21 miliardi di investimenti, dei quali 12 già finanziati. E le manutenzioni saranno al centro della nostra attenzione, un terzo degli investimenti sarà dedicato a questo aspetto fondamentale”.

Il presidente di UIR, Matteo Gasparato ha sottolineato :”Oggi è ormai consolidato il ruolo strategico ricoperto della Rete degli interporti italiani nel perseguire politiche di sviluppo e modernizzazione del Paese e quindi nel promuovere interessi pubblici di livello generale. Anche per questo è in fase di discussione oggi alla Camera dei Deputati una proposta di provvedimento legislativo che si inquadra nella necessità di fornire una solida disciplina generale in materia di Interporti e di rete interportuale nazionale. Questa revision che ci vede favorevoli si rende ormai urgente a causa del ruolo sempre più rilevante a livello trasportistico assunto nel corso del tempo dagli enti interportuali**.** Dobbiamo disporre di un quadro programmatico ampio, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto. E’ necessaria una qualche forma di indirizzo, programmazione e coordinamento dello sviluppo e del miglioramento qualitativo delle infrastrutture intermodali e logistiche. L’obiettivo è di avere una maggior coerenza fra politiche UE, politiche nazionali attraverso nuovi e specifici organismi e strumenti di coordinamento”.

Estremamente interessante la tavola rotonda che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti del panorama logistico italiano.

**Nicola Boaretti direttore generale dell’Interporto Quadrante Europa** ha spiegato: “L’intermodalità ha dimostrato la sua grande resilienza in questa fase di crisi dovuta alla pandemia e infatti il trasporto combinato anche nel nostro interporto ha garantito i collegamenti con il centro Europa quando il trasporto stradale era bloccato alle frontiere. Questo sottolinea il ruolo strategico che interporti e porti hanno per l’economia del Paese e credo che queste infrastrutture non debbano passare in mani straniere, spostando altrove il luogo dove si definiscono le strategie globali della logistica. Credo che il Governo lo abbia compreso immaginando l’estensione della golden share anche agli interporti”

**Claudio Ricci AD di Interporto Campano** ha messo in evidenza come la crisi pandemica abbia accelerato dinamiche già presenti nel settore: “Crediamo che il COVID accelererà gli investimenti in software che il nostro settore ha già iniziato a fare, e che sono molto utili per aumentare l’efficienza degli interporti. Certo ci sono degli investimenti infrastrutturali da realizzare, dobbiamo eliminare i colli di bottiglia, migliorare le direttrici nord sud, ma la digitalizzazione eliminando sprechi e ineffcienze rende già da sola molto più sostenibile il trasporto non solo da un punto di vista ambientale, ma anche da quello economico.”

**Zeno D’Agostino Presidente della Autorità Portuale dell’ Adriatico Orientale** (Porti di Trieste e Monfalcone) ha acceso un faro su due aspetti importanti: “ Dobbiamo essere capaci di immaginare che il nostro sistema, in caso di emergenza, sia in grado di disconnettersi dalle reti globali -lo sta facendo ora per il Covid – senza perdere le connessioni fondamentali a sostegno l’economia. Una capacità di resilienza che la ferrovia e l’intermodalità stanno dimostrando di garantire. Ancora fondamentale è la capacità di avere idee che servono tanto, se non più delle risorse economiche: per fare un esempio comprensibile, la Cina sta ricolonizzando l’Africa non perchè ha grandi risorase economiche, o almeno non solo, ma perchè ha idee e progettualità precise a lungo e medio termine”.

Un tema ripreso anche da **Marco Spinedi presidente di Interporto Bologna** : “Arriveranno I soldi dall’ Europa ma dobbiamo evitare il pressapochismo nella loro gestione. Bisogna realizzare le infrastrutture che servono, ma attenti a non farle il male. I soldi devono essere spesi al meglio perchè altrimenti avranno pochi effetti sul PIL.” Spinedi lancia anche un invito alla collaborazione tra Regioni. “Ho apprezzato l’impostazione del nuovo PGT del Veneto ma sulla logistica il Nord Est deve muoversi in maniera coordinate. Serve una regia che coinvolga le tre Amministrazioni Regionali, i Porti di Trieste e Venezia e gli Interporti di Verona, Padova e Bologna”.

**Riccardo Maria Monti presidente di Interporto Sud Europa – Marcianise ha spiegato:** “La logistica è fondamentale per la sostenibilità ambientale, e uno dei nodi è portare il più possibile le merci sulla rotaia. Ma altrettanto importante è la digitalizzazione grazie alla quale si riducono I tempi morti, le code dei camion, introducendo in tutto il lavoro tutte le semplificazioni e facilitazioni possibili”

**Marco Gosso, AD di Mercitalia ha sottolineato** il ruolo del trasporto merci nelle settimane del lockdown: “Abbiamo lavorato sempre senza mai fermarci in Italia e all’estero, con tutte le misure di sicurezza. Alcuni ambiti hanno segnato una flessione dei volume, altri hanno retto o addirittura, sull’internazionale, hanno evidenziato una crescita della domanda. Bisognerà fare in modo che i servizi acquisiti dal ferroviario non tornino poi al tutto strada anche a fronte dell’attuale eccesso di offerta di trasporto che si gioca molto sul fronte delle tariffe”

**Pino Musolino Commissario dell’ Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale** (Porti di Veenzia e Chioggia) affronta due questioni fondamentali, la prima di carattere generale, la seconda che riguarda direttamente i “suoi” Porti: “Se ci chiamiamo Autorità di Sistema, è perchè, dico finalmente, dopo tanti anni, la legge di riforma della portualità italiana ragiona in termini appunto di “sistema”: dobbiamo evitare contrapposizioni campanilistiche che non hanno ragione d’essere. I 16 Porti italiani sono i giocatori di una stessa squadra, non dobbiamo essere in competizione tra noi”. Sui Porti di Venezia e Chioggia Musolino ha evidenziato che la questione è l’accessibilità ora che il MOSE è in funzione. “Il MOSE è l’esempio di come talvolta facciamo scelte senza immaginare tutte le conseguenze: Venezia e Chioggia rischiano di essere gli unici porti marittimi al mondo senza accessibilità al mare per molti giorni all’anno. Un problema aggravato dal fatto che la conca di navigazione prevista pr ovviare in parte all’isolamento è stata progettata e poi costruita in modo sbagliato. Noi non possiamo abdicare al nostro ruolo storico”.

**Sergio Gelain presidente di Interporto Padova** ha evidenziato i risultati positive degli investimenti fatti in automazione e informatizzazione: “Non abbiamo avuto flessioni dei traffici intermodali in questi mesi e questo anche grazie ingenti agli investimenti fatti negli ultimi anni: gru elettriche a portale, binari da 750 metri automazione degli ingressi stradali e ferroviari al terminal e speciali software di gestione delle movimentazioni. Le nuove tecnologie danno grandi risultati ma richiedono uno sforzo enorme non solo per gli investimenti necessari ma anche per la formazione del personale.”

**Luigi Legnani, presidente di Fercargo** l’associazione delle imprese ferroviarie merci private sottolinea alcuni interventi necessari per renedere più efficiente il trasporto intermodale e in generale il cargo ferroviario: “La ferrovia è un sistema complesso che ha bisogno di infrastrutture adeguate ma la cui efficienza dipende molto anche dalla gestione del servizio come del traffico. Bisogna agire ad esempio sulla normative che devono essere europea, condivise e adottate da tutti, pensiamo sempre ai colli di bottiglia nell’infratsuttura, che ovviamente bisogna eliminare, ma altrettanto penalizzanti sono quelli in ambito gestionale e normativo. E questo riguarda anche manovra, terminal e rotabili ed è per questo che abbiamo creato un Forum Fercargo che li comprende con le loro specificità”

**Infine Paolo Emilio Signorini, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** ha posto l’accento sul fatto che, parlando di logistica si deve avere una visione come minimo internazionale o globale e non solo nazionale “Rotterdam non serve solo l’Olanda e Amazon non consegna solo negli Stati Uniti e dobbiamo quindi imparare a ragionare su orizzonti molto più ampi anche quando pensiamo al nostro sistema logistico. Un secondo aspetto sul quale pongo l’attenzione, anche perchè noi con l’emergenza ci siamo confrontati purtroppo fin dal 2018 con il crollo del Ponte Morandi a Genova, è che dobbiamo migliorare di molto l’individuazione e la gestione dei rischi: che non vuol dire solo crolli o pandemie ma anche ad esempio effetti sulle rotte dei traffici causati da tensioni geopolitiche o guerre economiche e i rischi dei sistemi informatici”.