



MAGAZINE

il Messaggero Marittimo

supple al numero 17 del Messaggero Marittimo | sped. abb. post. 45% | C. 20/B art. 2 - L. 662/96

confetra



ROMA
17 ottobre 2018

**le infrastrutture strategiche
per il trasporto e la logistica**



MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

Da 40 anni con MSC al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo



MSC OSCAR
19.224 TEU
197.362 DWT
395,40 M length overall
59 M width, 16 M draft
1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

SOMMARIO

4

Relazione Marcucci

21

Intervento Marzano

28

Tavola Rotonda

35

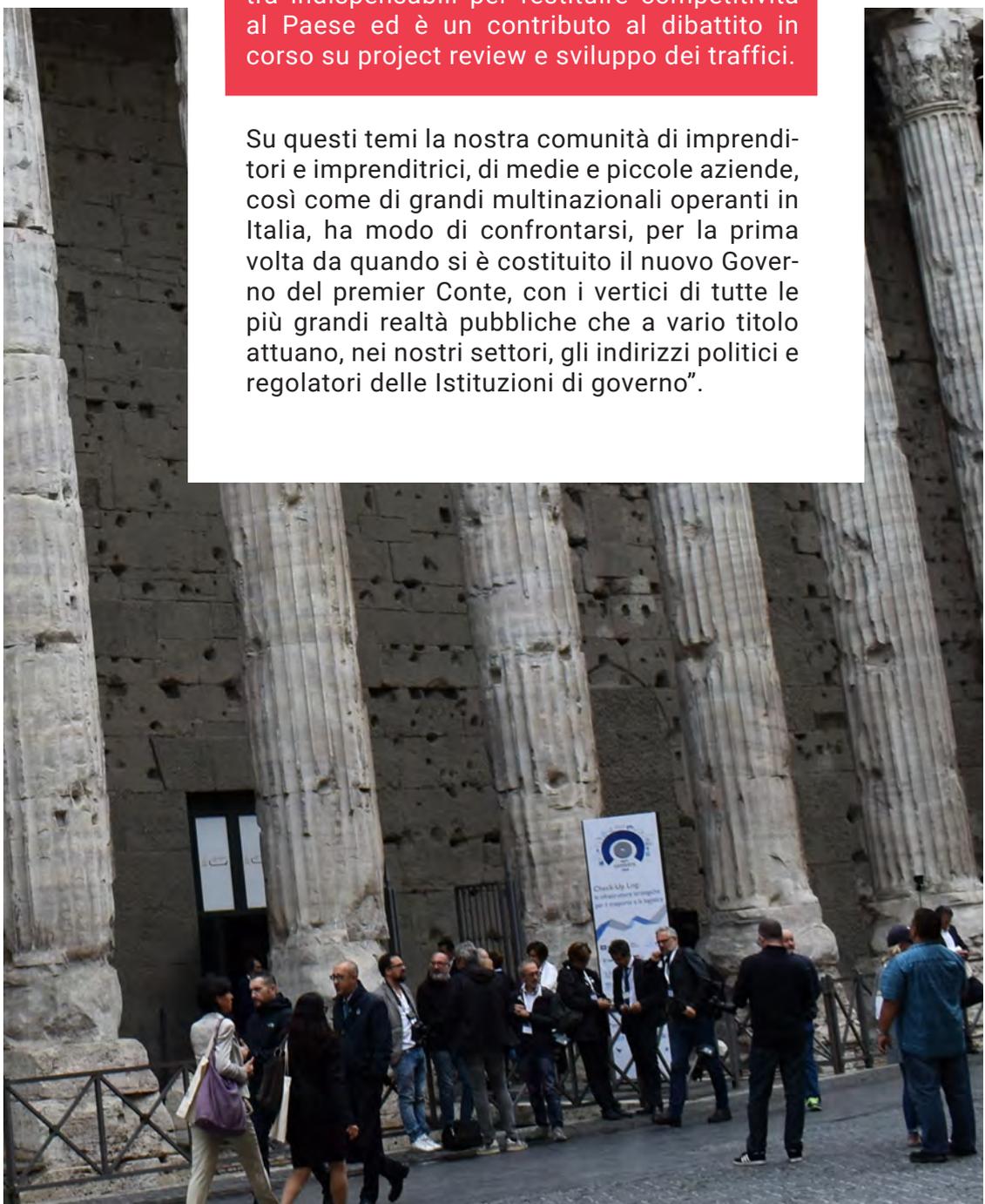
Intervento Ministro
Toninelli

Quest'anno abbiamo deciso di dedicare la nostra Agorà al sempre più stretto rapporto tra infrastrutture e logistica" – ha dichiarato il presidente Confetra Nereo Marcucci.

"Le infrastrutture materiali e immateriali rappresentano i nastri trasportatori sui quali la merce si muove attraverso le diverse modalità vettoriali.

Più che "grandi" o "piccole" opere, esistono infrastrutture utili e infrastrutture meno utili o addirittura inutili. Il nostro Position Paper, realizzato in collaborazione con l'Università Federico II di Napoli, mappa lo stato dell'arte di quattordici infrastrutture ritenute da Confetra indispensabili per restituire competitività al Paese ed è un contributo al dibattito in corso su project review e sviluppo dei traffici.

Su questi temi la nostra comunità di imprenditori e imprenditrici, di medie e piccole aziende, così come di grandi multinazionali operanti in Italia, ha modo di confrontarsi, per la prima volta da quando si è costituito il nuovo Governo del premier Conte, con i vertici di tutte le più grandi realtà pubbliche che a vario titolo attuano, nei nostri settori, gli indirizzi politici e regolatori delle Istituzioni di governo".



CHECK UP

e

DIAGNOSI

Da quest'anno il tradizionale intervento introduttivo del Presidente Confederale aprirà l'Agorà cioè il dialogo tra una platea selezionata e qualificata di operatori ed i massimi rappresentanti delle Istituzioni su un tema ritenuto prioritario dal mondo imprenditoriale del trasporto e della logistica.

Riteniamo che questo appuntamento – che sarà annuale – possa contribuire all'assunzione di decisioni imprenditoriali che debbono coniugare scelte strategiche di investimento e di mercato con la più chiara visione possibile del contesto nel quale quelle scelte si collocano, cioè della vision e dei provvedimenti dei Decisori politici.

Quest'anno, per le molte sollecitazioni dovute ad un diffuso senso di incertezza, il check up è dedicato alle infrastrutture strategiche che riteniamo siano da considerare come una parte del corpo dal cui stato di salute dipende l'intero sistema vitale. Spero che il check up consenta di condividere una diagnosi che, riassunta in un Position Paper, realizzato in partnership con l'Università Federico II, che Vi sarà presentato dal Prof. Vittorio Marzano, costituirà la base di discussione a tutti i livelli e da parte di tutte le componenti del sistema Confetra. Naturalmente richiamiamo anche il ruolo altrettanto importante e talvolta preminente oggi assunto dalle infrastrutture immateriali e il necessario corollario delle semplificazioni burocratiche, normative, documentali.



Nel Position Paper abbiamo dunque sottolineato delle priorità che a nostro parere debbono accompagnare l'evoluzione delle infrastrutture fisiche: il rispetto della tabella di marcia prevista dalla Strategia italiana per la banda ultralarga approvata nel 2015 ed il mantenimento dell'alto livello di digitalizzazione raggiunto dalla nostra Agenzia delle Dogane.

Confetra ha condiviso l'impianto di pianificazione, programmazione e realizzazione di infrastrutture per il trasporto merci e la logistica, declinati negli anni dal 2015 al 2018 in una serie di documenti di indirizzo, attuazione, revisione e finanziamento sintetizzati in "Connettere l'Italia" che riteniamo corrispondano alle necessità dell'industria logistica.

Abbiamo apprezzato pubblicamente i contenuti delle linee programmatiche di settore presentate alla fine di Luglio dal Signor Ministro delle Infrastrutture e Trasporti che riprendevano in gran parte quell'impianto, con particolare riferimento all'allargamento della catchment area dei porti basato su reti ad alta capacità, alla semplificazione documentale ed alle nuove tecnologie, agli aumenti di capacità delle reti di trasporto terrestre, allo switch modale tra gomma e ferro, alla diversificazione delle tipologie di traffici merci senza puntare solo sui containers, all'impegno nel combattere il fenomeno del cabotaggio piratesco nell'autotrasporto, alla razionalizzazione dei trasporti eccezionali.

Abbiamo particolarmente apprezzato la manifestazione di una forte volontà di avviare sistematicamente monitoraggi ed interventi di manutenzione straordinaria che coincidevano con le nostre richieste del 2016 dopo il crollo del viadotto di Annone sulla Milano-Lecco. Il tragico evento del crollo del ponte Morandi sull'autostrada A10 a Genova ha riproposto il tema della manutenzione del patrimonio infrastrutturale nazionale parcellizzato tra molte competenze e poche risorse, riproponendo dicotomie tra grandi e piccole opere e tra investimenti in manutenzioni ordinarie e straordinarie, piuttosto che in nuove infrastrutture, che ritenevamo superate da una visione integrata del sistema. Quel tragico evento ha avuto un impatto devastante sui cittadini e sulle imprese genovesi. Tutta la logistica genovese – dai terminalisti agli spedizionieri, dai doganalisti agli agenti marittimi, dagli autotrasportatori ai magazzini – sta subendo un pesantissimo contraccolpo che a nostro parere il recente decreto legge non ha pienamente messo a fuoco. Per questo auspichiamo opportuni correttivi in sede di conversione.

Per noi gli interventi infrastrutturali non vanno divisi tra "grandi opere" e "piccole opere" in base alle dimensioni. Preferiamo parlare di "opere utili" e "opere inutili" in base alla loro strategicità per il settore della logistica.

Nel Contratto di Governo sono richiamati esplicitamente elementi di discontinuità ed è altrettanto esplicita la volontà di riconsiderare alcuni interventi.

Abbiamo ritenuto legittimo e quasi naturale che il nuovo Governo volesse procedere ad una propria project review e alla verifica dell'utilità di alcuni provvedimenti come il ferrobonus o il marebonus o lo sconto pedaggi anche se i dati affermano che hanno avuto il merito di invertire il trend antiambientale del "tutto strada".

Ora riteniamo sia doveroso da parte nostra chiedere quali siano le



infrastrutture che sono ritenute ridondanti rispetto alle necessità del Paese e quali provvedimenti non si intenda riprogrammare o completare.

In ogni caso noi contiamo sulla disponibilità alla prosecuzione del confronto, coerente con i nostri principi di condotta partenariale basata sulla concertazione e non sulla consociazione. Confronto che riteniamo si possa proseguire anche dopo la predisposizione della Legge di Bilancio 2019 e dei relativi allegati che consentiranno di rilevare l'allineamento, che noi auspichiamo, tra le scelte di pianificazione/programmazione e le relative dotazioni finanziarie.

Siamo infatti convinti e vorremmo che lo fosse anche il Governo che se vogliamo tentare di dare un futuro a questo Paese si debba destinare alle infrastrutture materiali ed immateriali quota parte importante delle scarse risorse disponibili.

Tutte le analisi convergono nel considerare l'export (e quindi la capacità produttiva e di innovazione del sistema industriale italiano e quella del suo partner naturale, la logistica) l'ancora di salvataggio nel decennio della peggior crisi del dopoguerra.

Il professor Marzano darà conto di questa mia affermazione confermando il ruolo dell'export sul Pil nazionale, riferendo sulle diverse modalità, sulla loro inscindibile integrazione.

Il sistema avanza o regredisce complessivamente, non sarebbe utile tornare a ragionare per silos, considerando le singole modalità senza una visione integrata.

Il nostro non è egoismo corporativo.

Il perimetro delle attività logistiche è tanto vasto quanto di difficile

quantificazione, il range al quale ci potremmo attestare varia da quanto indicato da ATKEARNEY che lo quantifica in circa 200 mld al 7% del PIL nazionale. Il contratto di lavoro del settore si applica a circa 1.000.000 di lavoratori.

E' in atto, seppure con qualche prima flessione nel primo semestre 2018, anche una certa ripresa dei traffici nazionali con un interessante decoupling tra crescita dei traffici ed andamento macroeconomico che ci consente di affermare su base statistica che investendo nel sistema infrastrutturale per le modalità più utilizzate dai flussi di export verso l'Europa (quindi Terzo Valico, Gottardo, Brennero e relative adduzioni) e nei porti, aeroporti, interporti per esportare verso l'Europa ed il mondo, si sostiene e si sosterrà anche la ripresa dei consumi interni trainata dalle buone performance esportative del Paese.

In sintesi: proseguire negli investimenti infrastrutturali materiali ed immateriali per un Paese trasformatore come l'Italia non è una opzione tra le altre ma è la condizione perché il futuro del Paese sia sostenibile socialmente, economicamente ed ambientalmente.

Francamente, non mi pare che nessun grande economista abbia considerato altre alternative che siano, come l'investimento in infrastrutture ed in semplificazioni, a saldo zero o saldo positivo per i conti pubblici.

Per confermare queste convinzioni vi sono anche ragioni aggiuntive dovute a cambiamenti politici recenti o in corso.

La globalizzazione, che se meglio governata avrebbe espresso prevalentemente la faccia virtuosa della medaglia, ha causato invece modificazioni strutturali della divisione internazionale del lavoro ed ha concorso al determinarsi nell'Occidente di conseguenze che hanno impattato sull'occupazione,



sui margini aziendali indispensabili agli investimenti, sui salari, sulla tenuta del welfare. Dobbiamo però alla globalizzazione l'impetuoso incremento dei traffici, in particolare via mare, ed il coinvolgimento in processi di ammodernamento strutturale e culturale di un numero crescente di Paesi nei quali, seppure a macchia di leopardo e con diverse intensità, si è diffuso anche un certo livello di benessere. Dovremmo difendere la libera circolazione delle persone e delle merci che – governata in modo appropriato – è certamente fattore di sviluppo e di civiltà a livello planetario.

Oggi siamo di fronte ad un risultato finale problematico: aumenta la ricchezza prodotta globalmente ma sono inceppati i meccanismi di redistribuzione.

Molti Governi occidentali valutano soluzioni che ritengono coerenti con la domanda di lavoro e di stabilità economica dei propri cittadini. Nel Regno Unito, ad esempio, l'uscita dall'Europa è sembrata la risposta a molti problemi anche se, a processo avviato, pare che il danno possa essere maggiore dei vantaggi per una economia che, a differenza di Germania, Francia ed Italia, ha puntato tutto sulla finanza rinunciando alla manifattura.

Punta di lancia di queste opzioni protezionistiche sono gli Stati Uniti che accompagnano l'introduzione di barriere daziarie su un numero crescente di prodotti cinesi e europei con interventi di varia natura – dalla moral suasion a provvedimenti fiscali – per far rientrare produzioni manifatturiere negli USA, "America First"!

Dall'altra parte la Cina che, fin dal 2013, ha pianificato un progetto di riequilibrio sociale e regionale imperniato sul

produrre di più e con maggiore qualità esportando verso il mondo, garantendosi il controllo di infrastrutture portuali e ferroviarie, nonché di ogni modalità di trasporto diversa dall'autotrasporto.

In questo contesto avremmo bisogno di un'Europa più forte e coesa, capace di contrattare a nostro favore le modalità di integrazione e utilizzo delle numerose piattaforme logistiche e trasportistiche che i Cinesi stanno realizzando in Europa ed in Africa ed avremmo certamente bisogno di un'Italia connessa al proprio interno, verso l'Europa e con le grandi infrastrutture BRI.

Il nostro Paese non può restare indifferente a queste macrodinamiche, a maggior ragione se si considera che eredita dall'ultima grave e prolungata crisi una struttura produttiva-economica modificata, con l'alterazione del peso relativo sul PIL della domanda interna e dell'import/export.

Confetra per poter dare un contributo sta cercando di approfondire le conseguenze di questi processi attraverso la costituzione dell'Osservatorio Strategico agli investimenti legati alla Belt and Road Initiative in collaborazione con SRM, lavorando gomito a gomito con Assoporti e allargando questo lavoro alle Università di Napoli, Genova e Roma.

Allo scopo di comprenderne gli effetti abbiamo anche realizzato seminari sulle conseguenze per gli associati e per il Paese delle due possibili modalità di uscita del Regno Unito dall'Unione e dall'Unione doganale.

Altre situazioni sfidanti ci stanno di fronte da tempo e si vanno consolidando in particolare nei porti.

La qualità delle infrastrutture del nostro sistema portuale, le performances ed i costi dei servizi terminalistici, tecnico-nautici, trasportistici e generali sono in linea con quelli europei in ottica costo globale O/D. I tempi dei controlli doganali sono ragionevoli anche se sono ancora influenzati negativamente da quelli di altre amministrazioni coinvolte nel processo che hanno carenza di personale e di strutture. Restano da risolvere importanti problemi di accessibilità stradale e ferroviaria nei porti Nord Tirrenici e Nord Adriatici per massimizzare la catchment area nazionale e soprattutto internazionale sia per i containeri che per i ro-ro. In alcuni casi vi sono difficoltà nell'approfondimento dei fondali.

In questo contesto la riforma di sistema più utile al Paese è rappresentata dalla Conferenza nazionale dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale, uno strumento di condivisione della pianificazione portuale e logistica; condizione necessaria per evitare duplicazione di investimenti, per stimolare cooperazione ed integrazioni funzionali tra porti riconducendo alla sovranità e agli interessi dello Stato, espressi attraverso la Conferenza presieduta dal Ministro, le scelte fondamentali di politica portuale e logistica.

Se non avesse altri meriti la riforma sancita dal decreto legislativo 169/2016 avrebbe sicuramente quello di aver demolito due totem: l'approccio "offertista" che riteneva che più banchine e più piazzali generassero più traffico, e l'idiosincrasia per il trasporto ferroviario e per il cabotaggio navale. Un approccio subalterno alle più diverse spinte che ha rischiato di diffondere cattedrali nel deserto e riduzione dei traffici.

Alle AdSp debbono però essere dati strumenti, peraltro già decisi e finanziati, e tolti vincoli impropri. A questo fine gradiremmo essere





rassicurati, Signor Ministro, circa lo sblocco del Decreto Progettazione finalizzato al rafforzamento degli Uffici Tecnici e del Decreto di ripartizione del Fondo Infrastrutture 2018, come testimonianza concreta della scelta di continuare ad investire nel sistema.

In alcune circostanze pubblico e privato hanno fatto sistema: ultimamente, quando a Bruxelles si è tentato di mortificare la portualità mediterranea, ed in particolare quella italiana, definendo aiuti di Stato gli investimenti in dragaggi nel Regolamento GBER e su quello per l'accesso ai servizi portuali.

Credo che al più presto dovremmo tentare di farlo di nuovo per contrastare una decisione comunitaria che tratta le Autorità di sistema portuale, amministrazioni pubbliche regolatrici, come entità imprenditoriali da assoggettare a tassazione. A questo proposito una digressione: mi pare sfuggano elementi essenziali a coloro che intendono riaprire la discussione sulla trasformazione delle Autorità portuali in società di diritto privato senza aver prima approfondito gli aspetti patrimoniali, demaniali, istituzionali, nonché quelli della pertinente regolamentazione comunitaria sugli aiuti di Stato che impedirebbe il trasferimento alle Spa di risorse statali. Risorse che fino ad oggi hanno garantito quasi integralmente gli investimenti delle AdSp: non mi risulta ve ne sia una sola in condizioni di provvedervi autonomamente.

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000



Rilevo che al raggiungimento di performances più positive della nostra portualità conseguono reazioni sfavorevoli in sede comunitaria.

Ritengo vi sia la necessità di continuare a fare sistema anche in ambiti diversi da quello marittimo-portuale ad esempio per contenere i divieti unilateralmente disposti contro i nostri autotrasportatori in Tirolo, almeno finché non avremo alternative ferroviarie, e per trovare soluzioni con i comuni francesi che obbligano i nostri autotrasportatori ad allungare i propri percorsi di centinaia di chilometri. A questo proposito siamo stati auditi dal Ministero all'inizio dell'estate in vista del vertice bilaterale italo-francese dello scorso Giugno.

Signor Ministro, gli altri Paesi – sui temi logistici e trasportistici – sanno fare "sistema". Governo e imprese sono uniti nel tutelare gli interessi nazionali nel mercato globale. Questo modello deve essere adottato anche dall'Italia.

I vincoli impropri per le AdSp che hanno conseguenze sugli operatori, sono rappresentati dall'eccesso di regolazione o paradossalmente dalla sua carenza. Il bilanciamento dei poteri è indispensabile in qualsiasi democrazia che voglia restare tale così come l'esistenza di alcune Autorità indipendenti o la rete di autonomie regionali e locali. Ritorno sull'argomento.

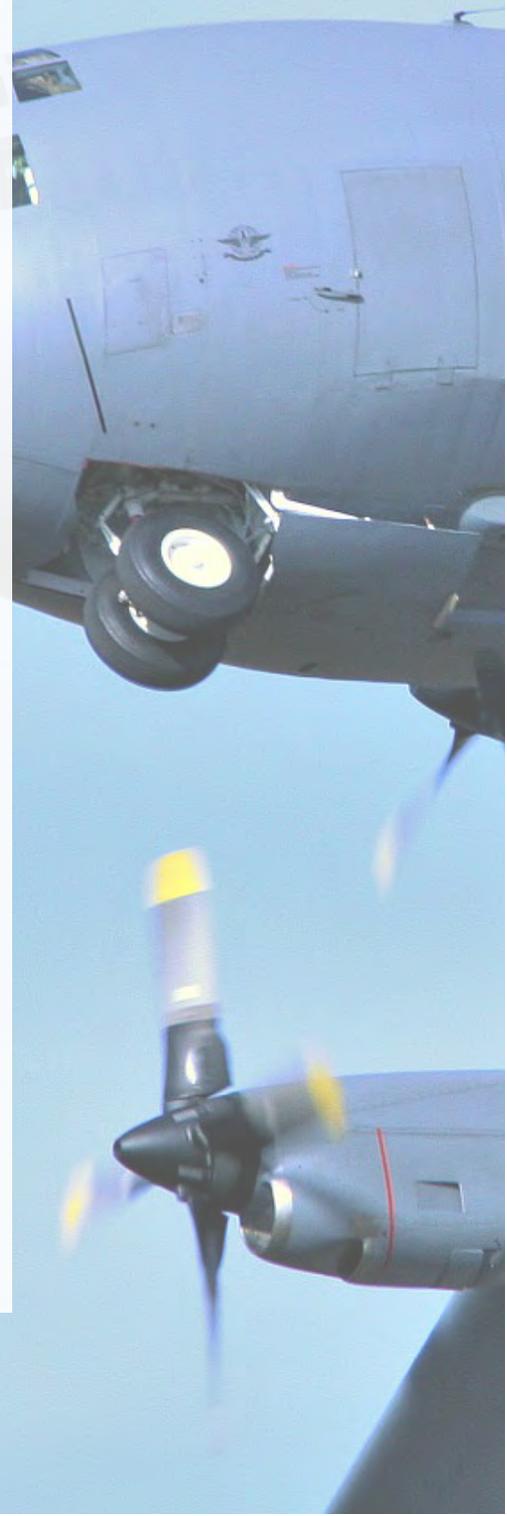
Per il settore dell'autotrasporto Confetra sostiene debba essere mantenuta la completa liberalizzazione: sarebbe impensabile reintrodurre costi minimi di riferimento che faciliterebbero la penetrazione del cabotaggio dei comunitari dell'est già oggi in evidente aumento (Centro Studi cercare numeri); riteniamo che la sostenibilità delle piccole imprese di autotrasporto debba essere garantita dai tempi certi di pagamento e dai controlli per scongiurare la concorrenza sleale; che

gli attuali sussidi debbano essere trasformati in incentivi, cioè finalizzati. Riteniamo che per i veicoli meno inquinanti si possa abolire il bollo di circolazione e che si possano destinare agli autotrasportatori gli oltre 120 milioni di euro che lo Stato si carica ogni anno – in luogo delle società autostradali – per lo sconto pedaggi. Riteniamo che si debba confermare il marebonus e che si possa proporre un marebonus di livello comunitario prodromico all'allargamento delle TEN-T ai Paesi rivieraschi della sponda Sud del Mediterraneo. Con Fedit, Trasporto Unito, Aiti ed Aite riteniamo che si debbano declinare nell'ambito dell'accesso alla professione alcune specificità dei traslocatori e che si debba generalizzare (facendo tesoro di alcune esperienze più avanzate) la definizione di "percorsi sicuri" in sinergia con le Regioni per i trasporti eccezionali in modo da garantire la continuità delle imprese che hanno investito nei veicoli eccezionali e che sono sottoposte a una normativa già iperburocratica; per inciso, ciò garantirebbe le molte aziende industriali che nel nostro Nord-Est rappresentano una eccellenza nella costruzione di manufatti di dimensioni eccezionali. Per i courier dobbiamo rimuovere vincoli alla crescita imposti dal MISE e dall'AGCOM che vorrebbero assoggettarli al contratto aziendale delle Poste, rischiando di far saltare la logistica italiana dei piccoli colli. Preferiremmo collaborare per la definizione di progetti pilota per la distribuzione e-commerce in continua crescita Cobas e responsabilità solidale?

Sostenere il trasporto merci via ferrovia puntando a fare il 50 per cento di treni/km in più rispetto al 2014 entro il 2021 è un obiettivo irrinunciabile. Obiettivo che come sottolineano sempre le nostre Associazioni di settore Fercargo e Assoferr, sarà raggiunto step by step perché lo accompagneranno gradualmente gli interventi infrastrutturali nei porti e negli interporti, quelli di ultimo miglio, i nuovi raccordi ed infine la conclusione dei lavori delle due grandi gallerie ferroviarie del Gottardo e del Brennero. Obiettivo irrinunciabile perché il riequilibrio modale è imposto per un verso dalle politiche unilaterali di contenimento del trasporto stradale volute dal Tirolo e dalla Svizzera, per l'altro per ovvie ragioni di riequilibrio ambientale. Fino ad allora è necessario proseguire con la politica di incentivazione - sulla conferma della quale gradiremmo conoscere la opinione del Signor Ministro - che ha nella riduzione dei canoni concessori che incentivano i terminal portuali, nel ferrobonus e nello sconto tracce gli strumenti di maggior successo. Ritourneremo in argomento nella terza edizione del meeting di Pietrarsa che proporremo tratti ancora una volta dell'utilità del binomio manifattura/logistica. Il leggero rallentamento secondo i nostri dati, meno secondo quelli del MIT, non deve farci demordere.

Il tema del trasporto aereo rappresenta un working in progress, un tavolo di lavoro aperto dal MIT alle diverse associazioni rappresentative del settore come le nostre associate Anama, Fedespedi e Assohandlers. Il cargo aereo, nonostante la concorrenza di aeroporti comunitari che possono contare su maggiori frequenze di volo, è in crescita da alcuni anni, premiando la qualità dei servizi dei nostri operatori.

E' comunque necessario il confronto tra decisori ed operatori da svolgersi in una cabina di regia nazionale che in primo luogo si doti di





strumenti di verifica dell'efficienza per incentivare in alcuni aeroporti principali per il traffico cargo i collegamenti anche ferroviari e la disponibilità di aree dedicate, nonché l'introduzione anche nel cargo in import del preclearing: queste azioni possono rappresentare uno strumento che attenua il gap costituito dalle maggiori frequenze negli aeroporti comunitari.

Alla luce dell'analisi dei vari comparti, mi domando ora se non sia arrivato il momento di valutare un unico provvedimento che Fedespedi chiama Servizi 4.0 che metta in fila tutte le semplificazioni regolamentari relative al "trasporto e controllo delle merci"; che ridefinisca con chiarezza il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dell'AGCOM; che avvii concretamente lo sportello unico doganale e dei controlli licenziando il Regolamento del SUDOCO, che consente in primis la razionalizzazione di tempi e costi dei controlli fitosanitari e sanitari; che riunifichi il sistema diffuso e disperso delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali; che renda possibile il ricorso a competenze private esterne accreditate, con l'ovvia eccezione della Dogana, quando la carenza di personale delle amministrazioni pubbliche impedisce l'efficiente attività di controllo sulla merce; che faccia il punto sulla natura – captive verso le AdSp o di mercato – della Piattaforma Logistica Nazionale.

Insomma una "Bassanini delle merci" per liberare le potenzialità dell'industria logistica italiana da una selva di gravami burocratici e di incagli.

Sul mondo delle nostre imprese potrebbe abbattersi una tempesta perfetta come conseguenza delle guerre commerciali e del protezionismo che si sommerebbe alle integrazioni orizzontali e verticali degli armatori, ai molteplici ruoli svolti dagli online retailers, all'ingresso di IT providers attivi sui booking.

Il risultato, si sostiene, sarebbe la riduzione drastica degli attori sul mercato e/o la riduzione dei margini aziendali degli operatori portuali e degli spedizionieri.

Clecat in un recente Convegno promosso dal Presidente della Fedespedi ha definito tutto questo un "reshuffling of the cards" che lascerà sul campo winners and losers.

E' il mercato bellezza si potrebbe sostenere!

Per fortuna, seppure con diverse gradazioni, è diffusa la convinzione che gran parte del malcontento dei cittadini nel mondo occidentale sia dovuto alla mancata introduzione di regole che garantiscano il pluralismo industriale e quindi la democrazia economica e la conseguente diffusione equilibrata nel mondo globalizzato del benessere e della ricchezza.

Conosco bene la capacità di reazione delle nostre aziende, i loro legami con quel sistema di piccole e medie imprese tipico del nostro Paese che di fronte a maggiori complessità, magari derivanti da nuove normative daziarie o doganali (Brexit) o relative a nuovi mercati, riesce a continuare a vendere la propria organizzazione facendo scouting in nuove opportunità, in nuovi mercati di sbocco, investendo in nuove tecnologie e in personale altamente specializzato. Il nostro è un sistema produttivo resiliente e creativo.

Alla liberalizzazione prevista dal nuovo Codice Doganale comunitario



AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA



www.bluccean.it



Corigliano Calabro



Crotona



Palmi



Villa San Giovanni

gli associati a Anasped e Assocad non hanno risposto con l'arroccamento, così come Fercargo e Assoferr hanno utilizzato appropriatamente verso il mercato per aumentare le proprie quote i provvedimenti come il ferrobonus e lo sconto pedaggi. Aiutando, sia detto per inciso, il miglioramento delle condizioni ambientali.

Noi abbiamo sempre distinto tra sussidi, non finalizzati e non definiti nel tempo, ed incentivi definiti nel tempo e nello scopo.

Potrebbero non bastare le infrastrutture idonee, le semplificazioni migliori: chiediamo un Regolatore forte ed autorevole, con idee chiare, che eviti che la logistica divenga una metafora della globalizzazione che aumenta la ricchezza complessiva prodotta riducendone tuttavia i percettori: imprese e lavoratori.

Il punto di equilibrio è tutto da costruire. Forse consiste nel confermare la distinzione tra servizi di trasporto marittimo e servizi a terra, nel riconsiderare le modalità per garantire la neutralità dei concessionari fornitori di servizi, nel definire più compiutamente indirizzi politici europei e nazionali a tutela della concorrenza, nel ridiscutere le diverse normative che regolano le concessioni demaniali, nel perimetrare meglio i confini tra gestori e fruitori delle reti: dalle tracce ferroviarie ai terminal portuali.

Siamo consapevoli dell'andamento altalenante dei traffici e siamo sostenitori dell'autonomia imprenditoriale ma ci domandiamo se le difficoltà dei nostri porti di transhipment come Gioia Tauro e Cagliari non potessero essere attenuate da una regolamentazione diversa.

Taranto è crollata con le sue imprese ed i suoi dipendenti quando l'armatore di riferimento ha ritenuto – per ragioni del tutto legittime dal suo punto di vista – di lasciare quel porto. Il Governo è intervenuto ed il pluralismo del mercato ha offerto una occasione a soggetti che hanno colto una opportunità.

Ne deriva che dobbiamo mantenere un sistema che offra opportunità ed occasioni che non esisterebbero in un mercato disegnato su misura per pochi attori.

L'Europa ha aperto un faro su quest'argomento che riteniamo di vitale importanza anche per il nostro Paese. Una ulteriore occasione per fare sistema pubblico-privato.

Mantenere opportunità ed occasioni, cioè mantenere il pluralismo sarebbe funzionale a proteggere l'occupazione. Confetra conta sulla funzione regolatrice del CCNL della logistica sia per le imprese, alle quali assicura certezze di costi, e sia per i lavoratori, ai quali assicura uniformità di trattamenti per tutte le modalità attraverso cui le nostre imprese operano: dalla strada al ferro, dal mare dall'aereo, dai magazzini ai servizi. Per questo motivo abbiamo contrastato da sempre i tentativi delle imprese ex monopoliste, supportate dalle Autorità regolatrici di settore, di imporre contratti diversi a seconda delle modalità coinvolte: per le imprese ferroviarie private che non debbono essere assoggettate al CCNL delle ferrovie dello Stato o per i corrieri espressi che non debbono essere assoggettati al contratto aziendale delle poste. Anche da questo punto di vista abbiamo la coscienza a posto: abbiamo regolato con Cgil Cisl Uil e con la competenza della nostra Fedit, il lavoro dei rider nell'ambito del contratto nazionale della logistica.

Stiamo definendo grazie all'impegno della nostra Assoespressi, con un contratto "pilota", il trattamento del personale impegnato nelle

aziende dell'indotto di Amazon. Il trattamento contrattuale del personale extracomunitario, con poche eccezioni, è ormai in linea e non giustifica picchetti e violenze.

Signor Ministro, i Governi cercano un riequilibrio alla scontentezza generale fino ad ipotizzare che il futuro possa essere il passato con il ritorno alla inflazione competitiva, o con ricette ancora più radicali come i grandi della Silicon Valley che hanno coralmemente sostenuto che "è necessario apprestarci alla ricaduta sociale e politica dei progressi tecnologici ed in materia di robotica e di intelligenza artificiale attraverso un reddito minimo universale"...che però come in Alaska – area di avvenuta sperimentazione – è da apprezzarsi solo perché "ha distribuito i profitti da petrolio e non ha determinato nuove tassazioni" come invece è avvenuto in Finlandia che da quest'anno chiude la sperimentazione.

Personalmente – e questo non implica che Confetra la pensi così - credo che si debba ipotizzare un basket di soluzioni basate sul ritorno all'egemonia del manifatturiero ed all'esportazione "a credito" verso Paesi in via di sviluppo come ipotizzò un martire delle brigate rosse Ezio Tarantelli nei lontani anni '80.

Più realisticamente: teniamo conto delle pur controverse teorie di Parag Khanna sostenitore apprezzato del fatto che il governo globale assumerà la forma della megadiplomazia di coalizioni di attori pubblici e privati, o come scrive Kevin Kelly a proposito di Connectography "se le infrastrutture determinano il destino del mondo allora per capire dove il futuro dirige il suo corso basta seguire le reti della supply chain descritte in quel libro".

Stamani Confetra, con gli interventi che seguiranno, cerca di sostenere una tesi: manifattura e logistica rappresentano una parte delle risposte necessarie a migliorare la vita delle persone. E propone un Patto al Governo: se lo Stato fa la sua parte – con le risorse sulle opere infrastrutturali, con l'avanzamento delle infrastrutture immateriali, con le semplificazioni amministrative – le imprese fanno la loro parte con investimenti, con ricerca, creando sviluppo e occupazione.

Noi riteniamo che quanto viene oggi qui espresso configuri la funzione istituzionale della rappresentanza. Funzione pubblicistica, ideale, politica, tutelata – attraverso l'Articolo 99 - dal rango costituzionale. Per onorare questa funzione occorre essere organizzazioni indipendenti dai partiti, ma anche da singoli gruppi imprenditoriali, e democratiche, quindi scalabili. Organizzazioni dove vi è ricambio di gruppi dirigenti, competizione delle idee e capacità di sintesi tra gli interessi dei propri rappresentati e quelli del Paese, capacità di essere sindacato delle imprese non arroccato a conservare l'esistente.

Da qualche tempo verso i corpi intermedi c'è distacco, sembra non vengano considerati una cerniera utile tra il decisore pubblico e le categorie produttive, dentro un modello concertativo ma non consociativo.

Forse vi sono diffuse responsabilità dovute ad una certa confusione tra lobby e soggetti che, come noi, aderiscono idealmente e nei com-



portamenti ai contenuti del Regolamento sul Partenariato economico sociale della Unione Europea.

Abbiamo l'onore e l'onere di partecipare al Comitato Nazionale dell'Economia e del Lavoro che vive una nuova stagione impegnato in importanti dossier sulla rappresentanza, sulla contrattualistica, sull'innovazione.

Non intendo rivendicare i quarti di nobiltà di una Confederazione che ha compiuto settant'anni, anzi siamo impegnati nell'innovare per rappresentare al meglio un mercato che innova e che si fa globale.

Siamo una grande organizzazione "in cammino", come "in cammino" sono le nostre imprese associate.

Abbiamo deciso, quest'anno, di misurarci con un progetto Europeo CEF – insieme al MIT, all'Agenzia delle Dogane ed a RFI – perché avvertiamo il bisogno, in questo caso specifico sui temi della Gate Automation, di portare concretamente le istanze degli stakeholders laddove si sperimentano nuovi modelli logistici a sostegno dell'intermodalità.

Abbiamo collaborato alla recente missione della Farnesina ad Alessandria d'Egitto, per rappresentare e supportare al meglio le aspettative del cluster marittimo e logistico italiano rispetto, ad esempio, al raddoppio di Suez ed alla ipotesi di estendere le Ten-T anche al bacino Mediterraneo.

Abbiamo costruito una rete di partnership di studio e ricerca – con gli Atenei di Napoli, Roma, Genova, con Sipotrà e con SRM – perché una Organizzazione di imprese, senza un polmone scientifico capace di analizzare gli scenari economici e del settore, rischia di ripiegare sul mero rivendicazionismo quotidiano.

Da quest'anno, per la prima volta, parteciperemo ai lavori istruttori dell'Outlook Italia del Vertice di Davos promosso dalla World Economic Foundation. Porteremo anche in quella autorevole sede il profilo, le istanze, le attese, le potenzialità della logistica nazionale che noi rappresentiamo.

La multisettorialità, rappresentata dalle 19 federazioni di settore che aderiscono a Confetra è un patrimonio che mettiamo al servizio dei nostri Imprenditori, del Governo, e del Paese. Il nostro progetto strategico: difendere il pluralismo nel mercato e per il mercato perché essenziale per la distribuzione della ricchezza. Ciò postula una forte coesione interna che a sua volta richiede un avanzamento dell'insieme degli attori della supply chain senza che nessuno che sia stato capace di raccogliere le sfide della Ricerca e dell'Innovazione, per stare al passo con Intelligenza Artificiale, Internet of Things, Robotics debba arrendersi alla logica del più forte.

Collaboriamo sinergicamente con Assoport e Confindustria: i porti italiani e l'armamento battente bandiera italiana: siamo impegnati quotidianamente, su tanti dossier, a rendere più integrata la filiera logistica a mare come a terra. Lavoriamo con Confindustria, affinché manifattura e logistica si pensino reciprocamente sempre più come i due volti di una stessa medaglia: quella della competitività delle nostre imprese. Il prossimo 26 novembre, a Genova, terremo il Terzo appuntamento dei nostri Stati Generali del trasporto ferroviario delle merci, co-promosso dalle due Confederazioni.

www.lorenziniterminal.it



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it

Le Associazioni Europee, alle quali Confetra aderisce attraverso le sue Federazioni nazionali - Feport, Clecat, Fiata, IRU, Confiad - lavorano mettendo vere e preziose competenze a disposizione delle diverse Direzioni Generali comunitarie dalla Competition, alla Move alla TAXUD.

Noi non temiamo, Signor Ministro, una legge sulla rappresentanza. Anzi, la invociamo. Associamo 19 Federazioni di settore che rappresentano tutta l'intera filiera logistica in ogni modalità. Vogliamo essere misurati e vogliamo essere valutati per la qualità e la serietà del nostro lavoro. La frammentazione della rappresentanza è un grande male per le imprese, per i lavoratori, per la qualità del nostro confronto con le Istituzioni.

Credo Signor Ministro che Lei comprenderà quest'ultima parte della mia relazione per un verso perché ho sentito la necessità di dimostrarLe che siamo capaci di chiedere solo quando siamo stati capaci di dare ed in secondo luogo come riaffermazione, nell'ultima Assemblea che presiedo, di valori e di principi che hanno guidato la mia azione e quella dei miei collaboratori in questi anni a partire dall'avvocato Piero Luzzati storico Direttore Generale di Confetra il cui testimone è stato raccolto recentemente dal nuovo Direttore Generale Ivano Russo, e da tutta la vasta rete di collaboratori impegnati nella sede centrale, nelle associazioni e federazioni e nelle strutture territoriali.

Ultima annotazione: quest'anno abbiamo anche deciso di mettere a disposizione la vetrina dell'Assemblea Pubblica Confederale per promuovere una operazione di Responsabilità Sociale in ambito associativo.

Ospiteremo ogni anno una diversa onlus, ne sosterrremo i progetti, l'accompagneremo nella sua attività.

**Presidente Confetra
Nereo Marcucci**



italian shipping in genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli
Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscnavi.it



www.msc.com/ita



INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Prof. Vittorio Marzano
Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale
Università degli studi di Napoli Federico II

Nell'articolatissimo panorama del trasporto italiano delle merci, Confetra continua a giocare un ruolo sicuramente prezioso e oltremodo costruttivo anche con manifestazioni ed iniziative che si proiettano ben oltre la sfera della propria categoria riverberandosi un po' sull'intera sfera economico produttiva del Paese.

Durante il "Check up log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica" l'ultimo evento organizzato a Roma dalla Confederazione del trasporto su gomma, è stato presentato dal professor Vittorio Marzano un corposo ed esaustivo lavoro, il così detto "Position paper", elaborato dalla stessa Confetra in collaborazione con l'università Federico II di

Napoli, contenente un'analisi accurata dello stato di progettazione o di attuazione delle principali opere strategiche che interessano oggi il nostro sistema logistico.

La relazione è poi andata ampliando meritevolmente il proprio spettro affrontando anche la complessa tematica dei servizi e delle azioni immateriali indispensabili per colmare il divario competitivo che ancora esiste fra il nostro sistema e le esperienze più efficaci ed innovative della logistica nordeuropea.

Nel rimandare chi fosse, per i più svariati motivi, interessato alla lettura dell'intero documento, abbiamo ritenuto offrirne una sia pur pallida idea riportando di seguito integralmente la parte relativa agli obiettivi e alle finalità che hanno animato la redazione del position paper.

Obiettivi e finalità del position paper

Il position paper Check-up log: le infrastrutture strategiche per il trasporto merci e la logistica è lo strumento che Confetra ha inteso predisporre per stimolare un confronto con i decisori pubblici in merito allo stato di attuazione delle più recenti politiche infrastrutturali. La pianificazione, programmazione e realizzazione di infrastrutture per il trasporto merci e la logistica hanno vissuto negli ultimi anni due

grandi stagioni: la prima, dal 2001 al 2015, caratterizzata dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001 e s.m.i.); la seconda, dal 2015 al 2018, dal sistema integrato di interventi di Connettere l'Italia, declinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in una serie di documenti di indirizzo, attuazione, revisione e finanziamento di progetti, il cui quadro di insieme rappresenta un importante punto di partenza per la realizzazione di un efficace disegno complessivo del sistema infrastrutturale nazionale dei prossimi anni. Le prime linee programmatiche di settore del nuovo Governo in carica dal 1° Giugno 2018, illustrate al termine dello scorso mese di Luglio dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, riprendono in parte tale impianto, ed in parte ne rappresentano elemento di discontinuità, almeno con riferimento ad alcune cosiddette "grandi opere", agli strumenti di programmazione e finanziamento, ed alle regole sugli appalti pubblici e sulle concessioni. Il tragico evento del crollo del ponte Morandi sulla autostrada A10 a Genova nel mese di Agosto ha poi riproposto nella sua drammaticità il tema della manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio infrastrutturale nazionale, e la necessità di (ri)pensare alla pianificazione infrastrutturale in ottica di resilienza.

Negli ultimi anni, la più grave crisi dal dopoguerra ha profondamente modificato la struttura economico-produttiva dell'Italia, alterando il peso relativo tra domanda interna e import/export sul Prodotto Interno Lordo nazionale e modificando strutturalmente la geografia dei traffici merci, in uno con la dinamica degli equilibri geopolitici internazionali. La ripresa economica, pur se meno strutturale di quanto desiderato, ha prodotto una crescita dei traffici merci ben maggiore rispetto agli incrementi dei fondamentali macroeconomici, evidenziando ancor più la necessità di interventi infrastrutturali, normativi e di semplificazione per il trasporto merci e la logistica. Sullo sfondo, la maturazione delle tecnologie che stanno radicalmente cambiando i sistemi di trasporto merci e passeggeri ha aperto sfide nuove sia per le imprese sia per i pianificatori pubblici, in un quadro di accresciuta complessità, frammentazione e esigenze di livello di servizio della domanda di trasporto merci per effetto di evoluzioni produttive, logistiche e di consumo.

Il mondo imprenditoriale che Confetra ha l'onore di rappresentare vive una stagione quindi turbolenta, incerta, ma al tempo stesso promettente per le opportunità che offre: la sfida più rilevante che le sue imprese associate sono chiamate ad affrontare è coniugare le loro scelte strategiche di investimento e di mercato con le incertezze derivanti dal quadro complessivo prima illustrato. Per rispondere a queste sfide, le imprese di trasporto merci e logistica hanno ormai abbandonato una visione storicamente chiusa all'interno delle singole modalità e dei singoli nodi infrastrutturali, e ragionano in termini di sistema, con forte propensione ad integrazioni orizzontali e verticali. Confetra sta svolgendo un ruolo attivo a supporto di questo percorso, con un'articolata e intensa attività di studio, formazione, sostegno agli associati e rappresentanza dei bisogni delle categorie produttive rispetto ai livelli istituzionali. Basti ricordare, a titolo di esempio, la costituzione dell'Osservatorio strategico sugli investimenti legati alla Belt and Road Initiative, alle giornate seminariali e formative su tematiche di attualità del trasporto e della logistica (incentivi, nuove tecnologie, finanza agevolata, ...), al sostegno alle istituzioni pubbliche su dossier rilevanti a livello nazionale e comunitario.





In generale, fermo restando il ruolo preminente che le iniziative immateriali – semplificazioni normative, burocratiche, documentali; digitalizzazione dei processi; incentivazioni – hanno nello sviluppo sostenibile e strutturale del sistema di trasporto merci e logistica del Paese, Confetra intende ribadire la necessità di perseguire l'obiettivo strategico di ottimizzare l'accessibilità del territorio nazionale ai mercati di produzione e consumo, e di sostenerne quindi la ripresa stabile, attraverso opportune scelte infrastrutturali: vi è ferma convinzione che una adeguata accessibilità interna e internazionale rappresenti la condizione necessaria per abilitare e sostenere il rilancio economico-produttivo del Paese. Più nello specifico, come si illustra in dettaglio nel position paper, nella convinzione che scelte infrastrutturali coerenti con le esigenze del mercato e con le prospettive di sviluppo dei traffici siano in buona parte già state compiute, Confetra intende porre sul tavolo la necessità di confermare alcune scelte infrastrutturali già intraprese e di garantire certezza nei relativi tempi di realizzazione e finanziamenti. Ciò nell'obiettivo primario di garantire alle imprese rappresentate un quadro di certezza di contesto infrastrutturale in cui operare, con evidenti ricadute sulle scelte strategiche sia di chi gestisce ed opera in nodi infrastrutturali (porti, interporti, aeroporti, piattaforme logistiche) sia di chi fornisce servizi di trasporto merci e logistica.

Confetra riconosce gli obiettivi e le strategie generali della pianificazione 2015-2018, inquadrata in una visione di sistema integrata e coerente, e declinate in attuazione così come descritto negli Allegati al Documento di Economia e Finanza 2016 (Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica), 2017 (Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture) e 2018 (Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e la logistica). Confetra guarda inoltre con interesse alle nuove Linee Programmatiche pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'Agosto 2018, che riprendono alcune tematiche chiave (cura del ferro, mobilità sostenibile, nuove tecnologie e digitalizzazione).

In tale contesto, Confetra ha identificato collegialmente alcuni interventi nel settore delle infrastrutture e dei servizi di trasporto merci e logistica, prevalentemente in corso di realizzazione, evidenziandone criticità nella fase di avvio, in corso d'opera e in via di completamento (es. copertura finanziaria, allungamento tempi di cantiere, incompatibilità con la fruizione attuale delle opere, incertezza sul quadro programmatico), nella ferma convinzione che la certezza dei tempi di realizzazione rappresenti una condizione necessaria per abilitare investimenti e scelte strategiche delle imprese associate.

Infatti, alla necessaria velocità di risposta richiesta dal mercato fa da contraltare una strutturale lentezza nella realizzazione delle infrastrutture, con tempi per il completamento delle opere pubbliche superiori in media ai dieci anni per le infrastrutture più rilevanti, aggravati in misura non trascurabile anche dalla conflittualità propria dell'assetto attuale dei poteri istituzionali. Preoccupano, in tal senso, gli effetti della recente sentenza 74/2018 della Corte Costituzionale, che ha dichiarato incostituzionale il non ricorso alle intese con gli enti territoriali sulla distribuzione delle risorse del Fondo Investimenti per le infrastrutture, qualora i settori destinatari rientrino nelle materie di competenze regionali. Tale accresciuta complessità si è resa di



INTERMODALITÀ E DISTRIBUZIONE

LIVORNO

 0586 404061

LA SPEZIA | GENOVA | VENEZIA



recente evidente, con lo sblocco dopo il passaggio in Conferenza Unificata di circa 1,735 miliardi di euro per il trasporto pubblico locale e le ferrovie non interconnesse alla rete nazionale. Non da ultimo, pesano anche le incertezze su alcuni aspetti non ancora operativi del rinnovato quadro normativo di riferimento per la pianificazione, la programmazione e la progettazione delle opere pubbliche, declinato nel Nuovo Codice Appalti (L 50/2016 e s.m.i.), rispetto al quale è stata avviata una consultazione pubblica che si concluderà il 30 Settembre 2018, i cui esiti dovranno poi essere recepiti in provvedimenti normativi. Non da ultimo, al di là delle grandi opere, sono molti gli aspetti meritevoli di approfondimento per una efficace pianificazione infrastrutturale nazionale, a partire dalla prioritizzazione degli investimenti in ottica di sistema e dall'identificazione di interventi di taglia più ridotta rispetto alla scala nazionale, ma non meno importanti per creare condizioni di competitività door to door: essi rappresentano ulteriori elementi fondanti su cui Confetra ha inteso proporre spunti di discussione.

Da un punto di vista metodologico, nel contesto di un insieme di strategie di sistema, sono state individuate 14 opere, oggetto del position paper, selezionate sulla base dei seguenti criteri:

- coerenza con la pianificazione/programmazione nazionale di settore: le opere selezionate sono desunte prioritariamente dall'insieme della pianificazione e programmazione complessiva di settore 2015-2018, ad oggi disponibile, rilevata da documenti ufficiali (si rimanda alla bibliografia per un elenco complessivo delle fonti consultate);

- in corso di realizzazione o con cantieri di prossima apertura: le opere selezionate sono prevalentemente già in corso di realizzazione. La selezione non deve dunque intendersi quale short list di strategicità e rilevanza di mercato, ed esclude volutamente opere ritenute strategiche per lo sviluppo del Paese ma non sufficientemente mature dal punto di vista procedurale e realizzativo;

- rilevanza rispetto alle necessità di mercato nel breve/medio periodo: le opere selezionate sono tra quelle che rispondono ai bisogni più rilevanti per le imprese di trasporto merci e logistica, perché determinano riduzione di tempi e costi, aumento di capacità, maggior resilienza del sistema, maggiori economie di scala, miglior accessibilità ai mercati nazionali e esteri di produzione e consumo;

- criticità e incertezze nella realizzazione: tra le opere ritenute strategiche in corso di realizzazione, si sono privilegiate opere caratterizzate da criticità realizzative, di tipo tecnico e/o finanziario, rispetto alle quali si ritiene necessaria una chiara e proficua interlocuzione con i decisori pubblici rilevanti;

- omogeneità per copertura geografica e per modo di trasporto: nella logica di visione complessiva di sistema, si è cercato di ottenere una copertura il più possibile esaustiva per modalità di trasporto ed ambito geografico dell'opera.

Per ciascuna opera selezionata, si è predisposta una scheda di sintesi con le seguenti informazioni:

- inquadramento geografico e trasportistico: titolo e descrizione sintetica dell'opera, indicazione dei riferimenti progettuali e pianificatori rilevanti, indicazione degli effetti attesi in termini di prestazioni ed accessibilità, desunti dai documenti progettuali ufficiali.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Photocraf



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



Laddove rilevante e/o necessario, si è proceduto ad ulteriori approfondimenti, anche alla luce dei più recenti studi sui flussi merci nazionali e internazionali a disposizione del gruppo di lavoro;

- inquadramento di strategicità rispetto alle necessità degli associati Confetra: descrizione sintetica della rilevanza strategica dell'opera, alla luce degli obiettivi prima elencati, per gli associati Confetra;
- inquadramento amministrativo/procedurale dello stato di realizzazione: descrizione sintetica dello stato realizzativo dell'opera, con le informazioni rilevanti più aggiornate su tempistica e fasi di realizzazione, e relative criticità.

Particolare attenzione è posta anche, nel caso di opere che insistono su infrastrutture già in esercizio, sulla fruibilità di queste ultime durante le fasi di cantiere;

- analisi delle fonti finanziarie e delle coperture: analisi sintetica del costo dell'opera, aggiornato con eventuali varianti e/o modifiche quantificate alla data di redazione della scheda, delle relative coperture finanziarie e delle eventuali ulteriori necessità per il completamento;

- sintesi richieste per i decisori pubblici: indicazione, in forma di punto elenco, delle principali richieste/osservazioni da sottoporre all'interazione con i decisori pubblici.

Su molte delle opere selezionate vi è convergenza di opinioni sulla necessità di realizzarle nel più breve tempo possibile, per altre invece i più recenti indirizzi politici suggeriscono cambi di rotta più o meno sostanziali. Il position paper è in stampa proprio nel momento in cui il nuovo Governo si appresta a tradurre le sue Linee Programmatiche di settore in scelte operative, soprattutto con riferimento al Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 di Rete Ferroviaria Italiana e agli stanziamenti nella Legge di Bilancio 2019.

Confetra è pienamente disponibile, nella logica del codice di condotta partenariale europeo, a fornire un supporto proattivo di interpretazione e di contributo alle decisioni, su tavoli sia tecnici sia politici: ciò consentirebbe di avviare un collaborativo confronto di merito sulle scelte e sulle project review in corso.



Prima degli interventi di tante associazioni aderenti a Confetra che si sono confrontati nell'Agorà, ai relatori sono state lanciate alcune tematiche su cui dibattere.

Maurizio Gentile, amministratore delegato Rfi, si è soffermato sul patto tra stato e imprese richiamato dalla relazione di Marcucci: "Mi verrebbe da dire che è qualcosa previsto dalla costituzione stessa quando dice che siamo una "Repubblica fondata sul lavoro" che favorisce la libera impresa. Credo dunque che sia una cosa possibile e doverosa laddove le imprese sono generatrici di ricchezza, di lavoro, quando sono messe nelle condizioni di poter portare avanti la loro mission.

Come Rfi ci stiamo impegnando con un piano oggetto di revisioni, per la trasformazione del gruppo in un'azienda che proponga una multimodalità per offrire un progetto ottimizzato del trasporto.

Siamo convinti che quello ferroviario debba costituire il fulcro dove gli altri soggetti diventano serventi: se dobbiamo fare più di 300 chilometri di trasporto, probabilmente l'opzione ferroviaria diventa conveniente se riusciamo ad ottimizzare tutta la filiera.

Questo in fondo è un obbligo che arriva dall'Europa che entro il 2030 vuole che il 30% delle merci viaggi su ferro oltre i 300 chilometri.



I MILLE VOLTI DEL TRASPORTO

Oggi il trasporto terrestre in Italia è circa il 37% di quello globale, la parte più grande la fa il mare. Di questo 37% il trasporto ferroviario copre il 5%. Il trasporto terrestre è in crescita rispetto all'anno scorso, da 47 milioni di treno/chilometro, quest'anno siamo passati a quasi 55 milioni.

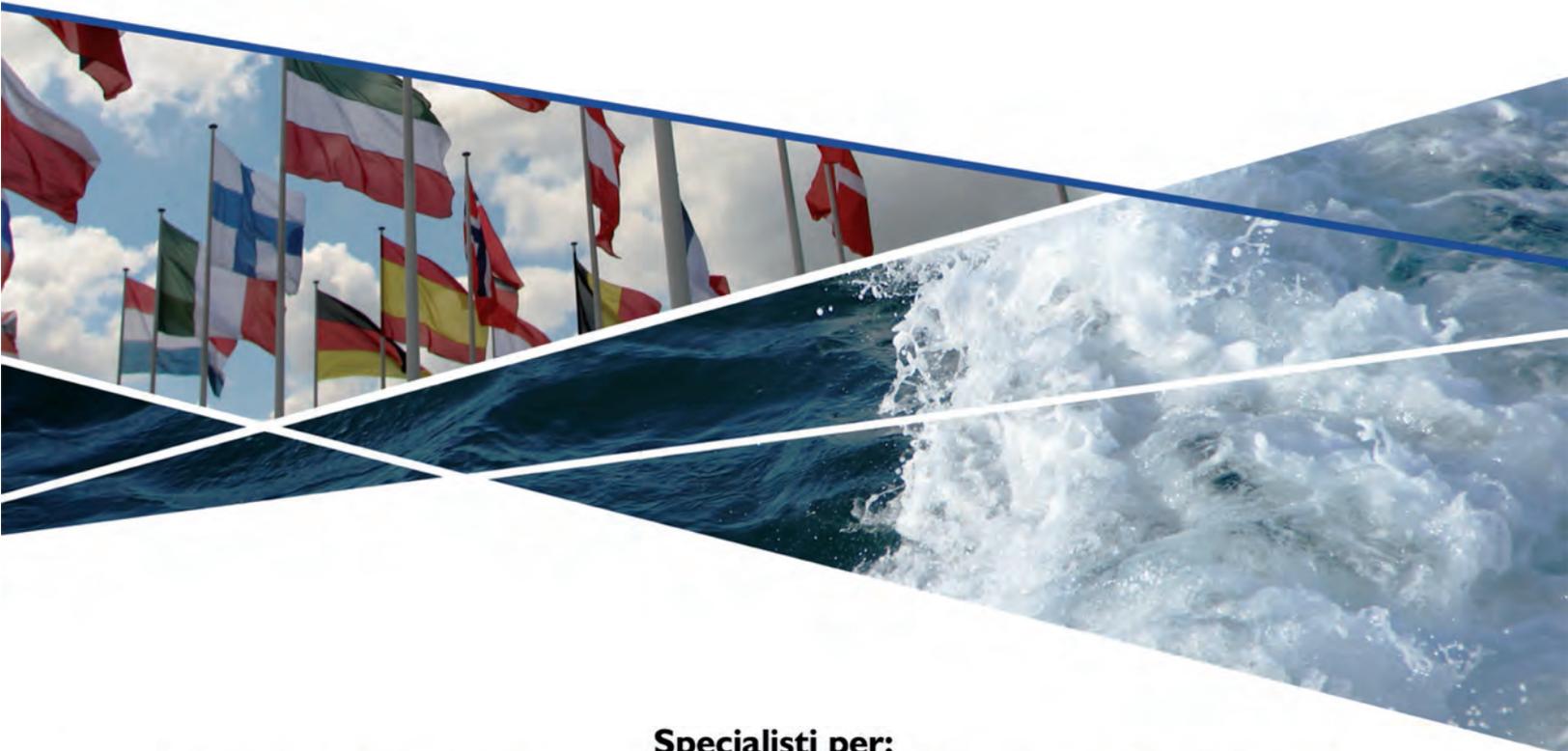
Ma se questa è la strategia e la risposta sono una serie di interventi infrastrutturali che hanno lunghi tempi di attuazioni e costi importanti, allora è necessario che non si metta in discussione la strategia ma si discuta di qual è la risposta migliore che diamo per attuarla.

Noi collaboriamo con le aziende presenti oggi così come accogliamo le critiche opportune sulla qualità di progetti nati qualche anno fa e che oggi andrebbero aggiornati in base ad esigenze più recenti. Per esempio sul Terzo valico, il confronto sulle pendenze, le sottostazioni, sollecitazioni che per noi sono importantissime perchè ci consentono di correggerci in corso d'opera e puntare a un'infrastruttura che sia davvero utile per chi la dovrà utilizzare”.

Ennio Cascetta presidente Anas ha parlato invece del trasporto su strada e del sistema viario italiano: “Considerando che il trasporto su strada rimane uno degli elementi fondanti della logistica italiana, anche più di quanto si percepisca e considerando che anche in questi giorni il sistema di infrastrutture viarie è stato sottoposto a stress e traumi che vanno ben



worldwide consolidation



Specialisti per:

Usa - Canada - Australia - Nuova Zelanda
Sud Africa - Sud America
32 destinazioni dirette e settimanali

cfactory.it



GENERAL EXPORT

N.V.O.C.C.

LIVORNO

ph: +39 0586 836011 - fax: +39 0586 884331
via S. Orlando, 16/A - 57123 Livorno

MILANO

ph: +39 02 56816357 - fax: +39 02 57303747
via Marochetti, 19 - 20139 Milano

www.generalexportnvocc.com



al di là del singolo crollo del ponte di Genova, è come se un'intera nazione avesse perso la credibilità nella gestione delle infrastrutture in particolare viarie.

L'Anas gestisce 25 mila chilometri di rete stradale ed è in corso il trasferimento ad Anas di qualcosa come altri 3500 chilometri dalle regioni e province perchè mantenere e gestire reti stradali non è cosa che si possa fare senza un'organizzazione imprenditoriale e esperienza consolidata.

Questo è il tessuto connettivo del Paese che collega più del 60% dei porti alla rete nazionale e internazionale.

Il primo e migliore investimento che possiamo fare nel nostro Paese è farlo funzionare e metterlo in sicurezza.

Le strade che avremo fra anni saranno una parte ridotta rispetto al patrimonio che abbiamo ereditato dei decenni scorsi, manutenzione ordinaria e straordinaria è allora indispensabile.

Da questo punto di vista per la prima volta Anas ha oggi un contratto di programma pluriennale 2016-2020 con la possibilità di programmare interventi per 4 anni e non anno per anno. In questa programmazione di interventi è stato scelto di investire sulla manutenzione ordinaria e straordinaria per 11 miliardi di euro sui 23 che sono ad alimentare il contratto di programma.

C'è anche un altro grande progetto, quello delle smart road: le strade del 2020-2040 saranno percorse da veicoli diversi da quelli di oggi, molti saranno a guida autonoma o semi autonoma, camion e auto, mentre le strade sono le stesse di oggi, costruite nel 900, nastri di asfalto.

Bisogna aggiungere intelligenza e capacità di vedere e sentire a questi nastri di asfalto. Anas ha lanciato nel proprio contratto di programma investimenti per oltre 300 milioni di euro per cominciare a montare smart road su alcuni assi fondamentali.

Il primo sarà un pezzo dell'A2 ex Salerno-Reggio Calabria, una volta considerata la meno performante del sistema stradale italiano. Diventerà la prima autostrada smart

e una delle più avanzate d'Europa.

Il sistema consentirà alle auto di parlarsi tra loro e con l'infrastruttura e consentirà ad auto e camion di ricevere indicazioni su segnaletica, controllo infrazioni, velocità e sorpasso.

Sono convinto che migliorerà sicurezza e monitoraggio delle infrastrutture e una volta creata la possibilità di collegare si monteranno servizi che oggi non ci immaginiamo nemmeno”.

Cinzia Bricca vicedirettore Agenzia dogane e monopoli di stato: “La 'Bassanini dei trasporti' forse è già iniziata se parliamo di semplificazioni e sinergie tra le amministrazioni, ovvio che è un work in progress.

La Bassanini dei trasporti l'abbiamo immaginata, la promuoviamo e perseguiamo attraverso la semplificazione delle procedure e la digitalizzazione. Semplificazione sta nel codice doganale, “basta” applicarlo e stare attenti alla concorrenza con stati membri.

Dei servizi offerti, il 70% in media delle operazioni doganali vengono fatte da soggetti ritenuti affidabili e certificati dalla dogana e questo accorcia tempi e il 100% delle operazioni doganali sono ormai gestite in modalità telematica.

Il fascicolo elettronico introdotto da un paio di anni, che consente di allegare la dichiarazione doganale in via telematica senza la necessità di recarsi in dogana, ha portato a sdoganare le merci per oltre il 93% in 5 minuti, come emerge dai dati.

Bisogna ancora migliorare nell'aspetto del coordinamento con le altre autorità che intervengono nei controlli di dogana e questo è auspicabile e necessario per poter fare il salto di qualità che ci porti alla Bassanini dei trasporti.

Come dogana posso entrare nella fase del processo che mi riguarda quando ho la dichiarazioni doganali complete e per il tipo di merci che importiamo in Italia un buon 80% deve essere assistito da nulla osta e certificazioni di altre autorità che ne attestino conformità e in alcuni casi liceità.

Se anche non ci possiamo sostituire al controllo veterinario, sanitario, fitosanitario, prima del nostro, dobbiamo coordinarci per farlo nello stesso luogo e momento.

Roberto Vergari direttore centrale Enac sul trasporto aereo: “Nel mondo 56 milioni di tonnellate di merci vengono trasportate, la peculiarità del trasporto aereo è la capillarità: su una mappa ipotetica i collegamenti delle rotte navali rispetto a quelle aeree riescono a raggiungere più punti.

In realtà il trasporto aereo cargo è in continuo aumento negli anni, tranne in piccoli periodi, il più rilevante quello della crisi del 2008.

In Italia si fa un milione di tonnellate di cargo. Su questo milione il 50% su Malpensa, poi Fiumicino, Bergamo, Venezia e Bologna.

Come Enac ci siamo mossi con una pianificazione abbastanza stringente e avanzata. Il piano nazionale trasporti affronta anche l'aspetto del cargo e abbiamo individuato aeroporti da destinare ad attività specifiche pensando anche ad intermodalità con un confronto con Rfi per quanto riguarda ad esempio Venezia, Brescia, Malpensa.

Nei prossimi 4 anni sono previsti una serie di investimenti dai gestori aeroportuali in forma diretta su diversi aeroporti ma anche in termini di stake holders che investiranno circa 300 milioni su alcuni scali italiani.





Il Mediterraneo sta diventando il baricentro del trasporto aereo. Sul futuro ci sono poi due aspetti rilevanti su cui riflettere: il trasporto coi droni non solo di piccole merci con sperimentazioni nel mondo alle quali partecipiamo, ad esempio per quel che riguarda la consegna dell'ultimo miglio: a Singapore si sta sperimentando sulla merce non ingombrante che arriva in porto e aeroporto e che viene poi consegnata con droni che seguono percorsi su zone verdi, senza impatti su zone congestionate.

L'altro elemento di rilievo e innovazione, riguarda i voli sub-orbitali. L'aeroporto di Taranto è stato scelto per essere dedicato proprio al trasporto merci con droni e per la realizzazione di uno spazio per voli sub-orbitali che nell'immaginario sono dedicati allo spazio, ma in realtà sono sperimentate con prime attività che spediscono merci da una sponda all'altra del mondo in un'ora".

A chiudere **Zeno D'Agostino** presidente Assoportri su l'ipotesi di "porti spa".

"Ritengo che sia importante parlarne perchè è un tema collegato ad altri. Quale deve essere la governance di un porto, per esempio di fronte al timore della Via della seta? Quale è la reazione di un porto rispetto a un investitore cinese che presenta dei miliardi su un tavolo se tu sei una spa oppure un'Autorità-ente pubblico non economico?

Quali sono gli elementi di tutela dell'interesse pubblico che persegue una spa e quali quelli che persegue un ente pubblico non economico di fronte a soggetti che ti mettono sul tavolo miliardi?

Credo che sia un elemento che non possa essere banalizzato. Un'autorità, quello che siamo oggi, fa riflessioni diverse rispetto a quelle che potrebbe fare domani una società per azioni anche di proprietà pubbli-



ca di fronte al fatto che debba perseguire logiche di tipo aziendale.

Noi siamo pezzi dello stato ed essendo pezzi dello stato rispondiamo a chi sta intorno a noi e a chi si propone nei porti seguendo l'interesse pubblico.

Ma se siamo pezzi dello stato e tuteliamo l'interesse pubblico, perchè qualcuno mi dice che devo pagare le tasse?

Il tema spa è perfetto, per quanto mi riguarda sta tutto lì, quale è la visione del mondo e il ruolo che devono avere le AdSp all'interno di un porto e quale il ruolo che lo stato ci dà?

È inutile fare analisi costi-benefici delle opere se non c'è una visione di quello che deve essere la logica trasportistica di questo Paese. E quando si fanno determinate opere, quale è l'orizzonte temporale dell'analisi? Nessuno ci dice chi è il beneficiario. Il cittadino?

Io penso che l'analisi allora si debba fermare ai costi perchè in Italia dal momento della decisione a quello della costruzione, a volte passano generazioni.

Lo stato ha una visione, che corrisponde a una serie di assi del Paese, poi ci sono opere che o sono volute dal mercato che le paga oppure non devono essere pagate dallo stato.

Qui subentra altro tema: se le deve pagare qualcun altro, io come presidente AdSp non ho un regolamento concessioni: se si presenta qualcuno che vuole effettuare un investimento privato con delle opere all'interno di un porto, non so qual è la normativa di riferimento da applicare e allora non diamo certezza a questi investitori privati.

Tornando alle spa a me piace molto essere una parte dello stato perchè ritengo che a prescindere da quello che dice Bruxelles o Trump, abbiamo bisogno di chiarezza e certezza altrimenti non riusciamo ad usare bene i soldi pubblici che cerchiamo sempre di utilizzare al meglio”.

LE OPERE UTILI



Ho colto con grande entusiasmo l'invito a partecipare all'appuntamento con questa assemblea di Confetra, il primo per me da quando sono ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ringrazio quindi il presidente Marcucci per la sua relazione e per i tanti spunti, sui quali non mancherà il necessario approfondimento del nostro ministero.

Ha ragione, presidente, quando dice che è meglio distinguere tra "opere utili" e "opere inutili" in base al loro valore strategico per il settore della logistica, piuttosto che di "grandi opere" e "piccole opere" in base alle loro dimensioni. Per noi le "opere utili" sono quelle che incidono in modo sostenibile ed efficiente sul miglioramento degli spostamenti di persone e merci. Le "opere utili" sono innanzitutto quel complesso di piccole opere diffuse che servono concretamente ai cittadini: mi riferisco alla manutenzione dei ponti e delle strade, alla creazione di varianti autostradali, alla riqualificazione del tessuto urbano, al miglioramento delle tratte ferroviarie regionali e alla manutenzione della rete per avere treni puntuali, comodi e sicuri. Tante piccole opere sono la più grande opera a cui questo Paese deve lavorare.

Ma poi ci sono grandi opere sicuramente utili, verso le quali non esiste alcun approccio pregiudiziale da parte del Governo.

Anzi, la nostra analisi costi-benefici, seria e oggettiva, ci serve soltanto ad utilizzare al meglio i soldi dei cittadini, soldi che ora come mai non possiamo permetterci di sprecare.

Questo ho detto nella mia relazione sulle linee programmatiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presentata alla Commissione Trasporti: le grandi opere faraoniche e dispendiose, iniziate magari 15/20 anni fa, oggetto

di decine di varianti in corso d'opera e magari delle attenzioni di tante procure, hanno bisogno di una seria revisione secondo un'analisi scrupolosa ed imparziale. La stiamo completando e a breve avremo chiara la situazione, ma nel frattempo dobbiamo concentrarci anche a riparare o sostituire le opere esistenti ed intervenire capillarmente sulle incurie e sulle disattenzioni accumulate in tanti anni.

Quando penso a quello che è accaduto a Genova o alle condizioni allarmanti, lo ribadisco, di alcuni piloni autostradali che ho visto qualche giorno fa e per i quali abbiamo stanziato i fondi nel decreto emergenze, ho chiara la consapevolezza che la priorità assoluta è la manutenzione degli assi di collegamento a volte vitali per l'economia di intere zone. Ma al tempo stesso, parlando di Genova, vi assicuro che il porto è al centro delle attenzioni del Governo, data la sua centralità economica. Dunque, non mancherà il sostegno finanziario e logistico per tenerne alta la competitività pur in un momento di sofferenza infrastrutturale della città.

Tuttavia, lo ribadisco, dobbiamo anche accelerare sulla realizzazione di tutte quelle grandi opere sulle quali c'è stata la condivisione dei territori, che sono ormai attese da anni, che risultano fondamentali per lo sviluppo del Paese e sulle quali abbiamo avviato l'analisi costi-benefici in termini di sostenibilità nel contesto attuale.

**Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti
Danilo Toninelli
ha partecipato all'assemblea Confetra.**

Stiamo lavorando per rendere maggiormente connessa la nostra logistica, ridurre le esternalità negative e dedicare una rinnovata attenzione per le connessioni immateriali, quali la digitalizzazione, un sistema di controlli e smistamento merci moderno, rapido e tecnologicamente avanzato.

L'Agenzia delle Dogane sta già svolgendo un importante lavoro in materia di digitalizzazione della catena logistica attraverso l'implementazione dello Sportello Unico Doganale (che accorpa in un unico front office tutti i 133 controlli sulla merce in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni), del fascicolo unico elettronico, dei fast corridor stradali, ferroviari ed intermodali e delle operazioni di sdoganamento a mare, queste ultime in stretta connessione con i servizi di monitoraggio resi dal Corpo delle Capitanerie di porto.

Sul fronte dei nostri porti, vogliamo puntare ancora di più a contrarre i tempi "improduttivi" per le navi e gli "sprechi" che sottraggono competitività agli scali italiani: in questo senso vanno potenziate le operazioni di sdoganamento a mare (pre-clearing), perchè riducono e in molti casi eliminano i tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco, contraggono i costi del ciclo import/export e decongestionano i modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci.

Se vogliamo continuare a primeggiare tra i paesi UE per tempi di sdoganamento, dobbiamo puntare ad ulteriori investimenti per la piena digitalizzazione della catena logistica.

Competitività ed efficienza, insomma, richiedono procedure amministrative semplici, rapide e condivise, in grado di sfruttare le moderne tecnologie digitali per eliminare le inefficienze di natura burocratica che pesano sulla catena logistica. Ma la nostra competitività non dipende solo dalla velocità con cui sdoganiamo le merci o dalla sburocratizzazione.

Ci sono le connessioni materiali, l'intermodalità, le infrastrutture di ultimo miglio, perchè ci sono ancora molti porti, per esempio, che hanno limiti enormi nel loro sviluppo dovuti alla loro scarsa accessibilità. Continuo a portare come esempio quello dei porti perchè il nostro Paese, con i suoi 8.000 km di coste, dovrebbe avere come "chiodo fisso" l'efficientamento della sua offerta a mare: avere una portualità e una logistica efficiente significa diventare "calamita" per gli investimenti nei nostri scali, favorire la cooperazione tra sistemi territoriali ed infrastrutturali più vasti, disporre di una rete ferroviaria efficiente e performante, avere scali accessibili via strada ma anche via mare (penso ai dragaggi il cui iter è un vero e proprio percorso ad ostacoli), ottimizzare l'offerta di approdo diversificando le tipologie di traffico merci senza puntare solo sui container.

Voglio soffermarmi qui sull'investimento nel collegamento ferroviario dei porti italiani per favorire lo switch intermodale da gomma a ferro nel trasporto delle merci.

E' nostro intendimento assicurare l'intermodalità nel prossimo triennio perchè una cosa è certa: le ferrovie devono tornare protagoniste nei porti e questo grazie alla condivisione di una strategia con RFI che ci porterà a individuare e coordinare insieme le scelte di intervento sui collegamenti di ultimo miglio ferroviario. In particolare, stiamo lavorando sul potenziamento di tutti i collegamenti della rete ferroviaria nazionale alle aree con interporti, terminal ferroviari, piattaforme logistiche e raccordi industriali in grado di incidere sull'efficienza dei processi di ingresso e uscita dai terminal. Un esempio concreto? Entro Dicembre contiamo di rimettere in funzione lo scalo merci ferroviario di Marzaglia, in Emilia Romagna, strategico per il vicino distretto della ceramica.

Nel passaggio da gomma a ferro, stiamo lavorando alle leve migliori, penso ad esempio a un rafforzamento del Marebonus, per trasferire quote sempre maggiori di traffico dalla modalità stradale a quella

**IL GOVERNO VUOLE
FORTEMENTE
FARE SISTEMA CON LE IMPRESE**

marittima, riducendo così i costi economici, ambientali e sociali della mobilità. Il "ritorno" che stiamo avendo dagli operatori su questo incentivo è veramente importante: lo stanziamento Marebonus ha stimolato investimenti per nuovi servizi di Autostrade del Mare e il miglioramento di quelli esistenti di 538 milioni su un orizzonte temporale triennale, mentre le stime prudenziali sono di 190.000 veicoli pesanti sottratti annualmente alla strada.



Tuttavia, il Governo è attento come nessun altro in precedenza anche al rinnovo del parco veicolare merci su gomma.

Per garantire maggiore sicurezza e minore impatto ambientale, e diminuire così i costi esterni per la collettività, stiamo prevedendo uno stanziamento pluriennale ad hoc. Senza dimenticare il sostegno ai piccoli autotrasportatori per esempio sulle deduzioni forfettarie e più in generale sulla disciplina europea che riguarda i distacchi sia sul cabotaggio che sui trasporti internazionali. Dobbiamo poter fare come Francia e Germania che difendono appieno le loro imprese di settore, evitando la concorrenza sleale e garantendo le giuste tutele ai lavoratori. Peraltro, ne va della sicurezza di tutti i cittadini che viaggiano.

Colgo con molto favore la proposta che ha lanciato, presidente Marcucci!

Il Governo vuole fortemente fare sistema con le imprese e farà certamente la sua parte fin da subito per sburocratizzare, per semplificare, per investire sulle opere veramente utili e per migliorare la digitalizzazione della catena logistica.

Se sarà necessario, ci riuniremo intorno ad un tavolo insieme, per confrontarci su come migliorare le prestazioni logistiche del nostro Paese e impostare un efficace lavoro per i prossimi mesi. Siamo pronti a confrontarci con tutte le associazioni per innovare il settore del trasporto e della logistica, attivando tavoli tecnici specifici e mettendo in campo le migliori sinergie possibili.

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

AREE EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

68.300 mq frazionabili

Superficie copribile:

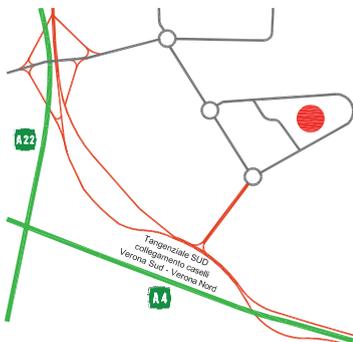
26.700 mq frazionabili

Altezza:

20m - altezza max edificabile

Baie di carico:

da definire in fase di progetto



Verona ZAI 2 Bassona

FABBRICATO

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incrocio SR11
zona industriale ZAI 2 Bassona
circa 3 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie area:

5.500 mq circa - area comune

Superficie coperta:

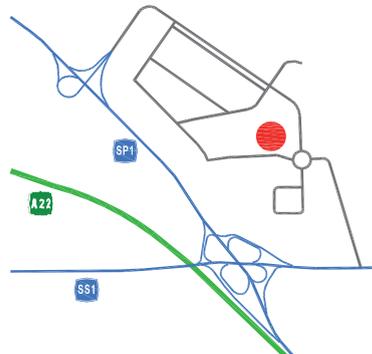
2.600 mq frazionabili

Altezza:

da 8,70 a 9,30 m

Baie di carico:

2 portoni per modulo



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

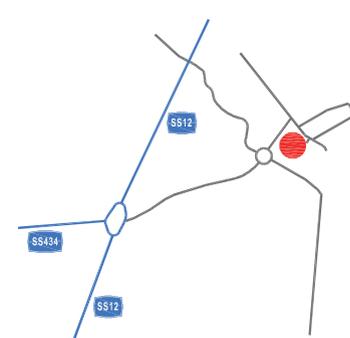
6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche





EVERGREEN
GROUP



Evergreen Line Sets Sail with *OCEAN Alliance* Our Extensive Network Delivers Unbeatable Service

Evergreen Line is proud to be a founding partner of OCEAN Alliance, an evolutionary leap in global shipping services. With state-of-the-art vessels, we offer an unparalleled choice of port coverage, sailing frequencies and rapid transit times to ensure safe and reliable delivery of your cargo.



EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com