





Palazzo Gentile  
Via al Ponte Reale, 2  
V Piano, interno 70

16124 Genova  
Tel. 010/8680839  
Fax 010/8680824  
info@elm.ge.it  
www.elm.ge.it

**Direzione scientifica**  
Prof. Italo Ferrari

**Direzione editoriale**  
Stefano Francesca

**Segreteria di redazione a cura di**  
Serena Benetto

**Gruppo di lavoro**  
Luigi Barillaro  
Bruno Delpino  
Italo Ferrari  
William Garavelli  
Ivano Gilardi  
Giovanni Magrassi  
Maurizio Maresca  
Federica Montaresi  
Paolo Regolini

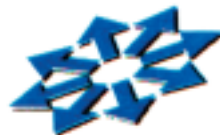
**Coordinamento commerciale**  
Silvia Schenone

Progetto grafico a cura di  
Laura Resasco

Flussi e Luoghi  
progettare lo spazio



Città porto:  
governare la transizione.  
La proposta



## ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI CORRIERI E TRASPORTATORI DI GENOVA

Dal 1945, l'Associazione Spedizionieri Corrieri e Trasportatori di Genova ha percorso molta strada, rappresentando oggi oltre 400 aziende e circa 7000 addetti per un fatturato complessivo che supera i 2 miliardi di Euro. Case di spedizioni marittime, terrestri, aeree – nazionali ed internazionali – di piccole, medie e grandi dimensioni, di alto profilo professionale e segmentate nelle specializzazioni settoriali. L'Associazione, attenta al mutamento degli scenari internazionali, si è impegnata su temi chiave come lo sviluppo telematico, la formazione e l'ambiente, diventando un punto di riferimento strategico e all'avanguardia per tutto il comparto.

Se l'ultimo biennio si è contraddistinto per gli importanti investimenti nel settore dell'informatica, di cui il progetto E-Port e la Hub Telematica Scarl sono le più concrete manifestazioni, il futuro che il Consiglio Direttivo ha deciso di intraprendere vuole riguardare non solo un potenziamento dell'attività di rappresentanza degli interessi di categoria, ma anche la creazione, ex novo, di una serie di servizi da mettere a disposizione dei propri associati per il tramite di apposite strutture societarie di cui è già stata definita la programmazione.

A tal riguardo, l'Associazione Spedizionieri Corrieri e Trasportatori di Genova, in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova – Facoltà di Economia e Commercio – ha dato recentemente avvio al progetto di realizzazione del primo esempio in Italia di "Carta dei Servizi portuali", che sta attualmente portando a compimento, di concerto con l'Autorità Portuale di Genova.

Ogni categoria, a partire dagli Spedizionieri, è chiamata a contribuire alla sua redazione, stilando un elenco degli obblighi operativi che si assume nei confronti degli altri soggetti della filiera operativa e, di conseguenza, dei diritti che reciprocamente si potranno vantare.

L'obiettivo finale è quello della messa in qualità del Porto attraverso una preventiva definizione dei compiti, delle tempistiche e delle garanzie di rendimento, coinvolgendo tra gli attori del ciclo portuale anche i soggetti istituzionali, quali Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza ed Istituti di Presidio.

Il Consiglio Direttivo Spediporto è composto da: **Piero Lazzeri** (Presidente), **Riccardo Dafarra** (Vice Presidente), **Alessandro Pitto** (Vice Presidente), **Guido Giumelli** (Vice Presidente), **Giovanni Benvenuto** (Tesoriere) – Consiglieri i Sigg.ri: **Andrea Bartalini**, **Claudio Bassi**, **Franco Colcera**, **Enrico Cutillo**, **Luciano Gauglio**, **Gian Battista Giachero**, **Franco Guido**, **Luca Oliaro**, **Giorgio Porello**, **Massimiliano Revello**, **Luca Spallarossa**, **Sergio Tito**, **Domingo Valle** – Revisori dei Conti i Sigg.ri: **Luciano Bacigalupi**, **Alessandro Bruni**, **Paolo Burlando**.  
Segretario Generale: **Giampaolo Botta**.

L'Associazione aderisce a **Fedespediti**, **Confetra**, **Fiata** e **Clecat**, rappresentando direttamente le istanze degli associati nei più importanti organismi consultivi locali, nazionali e internazionali, a conferma del proprio ruolo di protagonista nel settore. Inoltre, è presente in numerosi incarichi istituzionali: **Autorità Portuale** (Comitato e Commissione Consultiva) – **Camera di Commercio** (Consiglio Camerale e Consulta Marittima) – **Ascom** – **C. di A. Aeroporto di Genova** – **Comitato Utenti ed Operatori del Porto di Genova** – **Commissione Mista Doganale**. Partecipa infine quale socia nelle attività poste in essere da **Hub Telematica Scarl** e **Genova Eco-Distribuzione Merci S.r.l.**

Via Roma, 9/4 – 16121 GENOVA  
Telefono: 010 5451986 (r.a.) – Telefax: 010 590316  
Web Page: [www.spediporto-genova.com](http://www.spediporto-genova.com) - E-Mail: [info@spediporto-genova.com](mailto:info@spediporto-genova.com)

# Indice

■	Prefazione	7
	<i>di Marta Vincenzi</i>	
■	1 Premessa	
■	2 Lo stato attuale del trasporto teu	
	2.1 Dati di traffico teu	
	2.2 L'attuale infrastruttura ferroviaria	
	2.3 Le potenzialità dell'attuale infrastruttura ferroviaria	
	2.4 Cause del non utilizzo dell'attuale potenzialità ferroviaria	
■	3 La proposta	
■	4 Conclusioni	
■	Documentazione	
	Allegato A: I Servizi di Interesse Generale e la disciplina dei porti	
	Allegato B: Schematizzazione rete ferroviaria portuale	
■	Fonti	



**IGM**  
**Engineering Impianti S.r.l.**



### Progettazione impianti per infrastrutture stradali e ferroviarie:

- Impianti di telecontrollo;
- Impianti di ventilazione;
- Impianti antincendio;
- Impianti elettrici;
- Piani di Sicurezza e Coordinamento in fase di Progettazione;
- Analisi di rischio.

### Impianti automatici di movimentazione materiali e mezzi in ambito portuale.

### Distribuzione elettrica (A.T. – M.T. – B.T.) per stabilimenti industriali e sistemi portuali.

### Analisi reti elettriche Alta, Media e Bassa Tensione con software (CYME) proprietario:

- Load flow;
- Corto circuito;
- Analisi armoniche;
- Dimensionamento reti di terra.

Palazzo Gentile  
Via al Ponte Reale, 2 - III Piano  
16124 Genova  
Tel: 0102518110 (6 linee r.a.)  
Fax: 010252504  
mailto: [igm@igm-eng.it](mailto:igm@igm-eng.it)

## Prefazione

Marta Vincenzi, Eurodeputato PSE

Questo supplemento al Quaderno “*Flussi e luoghi: progettare lo spazio*” propone una soluzione di breve periodo al problema urgentissimo di come far uscire via terra dal porto di Genova le grandi quantità di *teu* di merce containerizzata che vi entrano (e ancor più vi entreranno nei prossimi anni) via mare.

Naturalmente senza che ci si debba rassegnare alle code di Tir, alle difficoltà di accesso alla città, ai tempi lunghi del Terzo Valico.

Esaminando numeri e dati, il gruppo di lavoro costituito da E.L.M. arriva a una interessante conclusione: il nostro territorio ha già ora la possibilità di risolvere il problema senza deprimere le ambizioni di crescita dei traffici e prescindendo per almeno un decennio da grandi opere che nella migliore delle ipotesi saranno pronte nel 2015. Non è tutto facile quanto viene proposto, ma è un'altra via rispetto a quelle fino ad oggi battute, la cui provvisoria inconcludenza è ampiamente verificata.

Una via soft rispetto agli investimenti materiali, però assai impegnativa per la politica chiamata a decidere su regole, incentivi, servizi di interesse economico generale.

Questioni tutte di cui si parla e si decide in Europa secondo un principio di sussidiarietà che consente alle comunità locali di allinearsi al sentire europeo (se lo vogliono) promuovendo buone pratiche a cui, io credo, il mercato si adatta se la proposta è insieme coerente e flessibile.

Per noi la coerenza è nell'idea del Porto Lungo che sia porto e non piattaforma logistica spostata a terra mentre la flessibilità sta nella localizzazione dei terminal (che non spetta a noi indicare) e che potrà essere solo il risultato dell'incontro tra le disponibilità dei Comuni e l'interesse degli operatori.

Il lavoro che presentiamo è serio e ruvido. Lo hanno scritto ferrovieri che conosco-

no le ferrovie, portuali che conoscono il porto.

Altra specie umana rispetto ai consulenti, sia detto senza spocchia ma con il piacere di riconoscere ancora un saper fare diffuso nella nostra città.

Ci hanno aiutato professionalità specifiche convinte di questa idea di Porto Lungo o porto di terra o porto esteso dalla quale io stessa sono stata “presa per incantamento” quando mi occupavo alcuni anni fa di Area Vasta scoprendo oggi, da parlamentare europea, che proprio così vanno le cose in altri territori portuali del nostro continente.

MV



Interconsult è un'azienda leader nella gestione dei sinistri.

I suoi servizi di perizia e di liquidazione si rivolgono a tutte quelle Aziende che nell'esercizio della propria attività hanno un elevato numero di sinistri e una forte difficoltà della loro gestione.

L'attività si distingue per aver abbinato l'altissima specializzazione nel settore alle opportunità offerte da Internet nella gestione in outsourcing di questo fenomeno. Attraverso i propri applicativi Interconsult è in grado di gestire, completamente in forma elettronica, tutte le fasi di un sinistro. Questi strumenti consentono di condividere le informazioni in tempo reale con tutti i soggetti coinvolti e garantiscono la massima trasparenza, completezza e integrazione dei flussi informativi disponibili.



**INTERCONSULT S.r.l.**

Via al Ponte Calvi 3/14 • 16124 GENOVA • Tel +39 010 23597.1 • Fax +39 010 23597.808

e-mail [inform@interconsult.it](mailto:inform@interconsult.it) - <http://www.interconsult.it>

# 1. Premessa

Più volte, durante gli stimolanti workshop organizzati da E.L.M., ci siamo posti il quesito se per le tematiche affrontate, che investivano il Porto di Genova (di particolare interesse il Convegno “Interoperabilità, un progetto strategico per l’alleanza tra il Tirreno e il Nord-Europa”), si esercitasse da parte dei soggetti preposti, Istituzioni, Autorità portuale, Ferrovie, Operatori la necessaria *governance* durante il transitorio dallo stato attuale alle strategie a medio-lungo termine.

Ci si pone il problema: l’organizzazione territoriale e dei servizi alla quale tendere va subordinata ad una quantificazione della domanda nascente da un’analisi di trend soggetta unicamente alle leggi della statistica, e quindi implicitamente acquiescente agli equilibri globali oggi esistenti nel contesto europeo e mondiale, oppure deve essere piegata ad una prospettiva di scenario discendente da una strategia nettamente alternativa rispetto a quella storicamente determinatasi nei decenni trascorsi? Se fosse questo secondo, il quadro di riferimento entro il quale ragionare e prepararsi all’azione, le deduzioni da trarre sarebbero certamente molto più sconvolgenti di quelle che permeano di sé i disegni di sviluppo sui quali oggi si discute, anche quelli più ambiziosi. Ma codesti sono argomenti non del tutto coerenti con il respiro che si intende dare a queste notazioni: esse infatti assumono la pre-condizione di governare il presente e cioè di intraprendere tutte le iniziative oggi possibili che non contrastino, anzi agevolino la preparazione di una piattaforma molto più ambiziosa, la quale tuttavia pone l’esigenza di una condivisione degli intenti diffusa e convinta da parte dei soggetti istituzionali e privati presenti nel nostro ampio contesto.

È utile perciò richiamare l’attenzione di tutti su almeno due dei principali significati del

verbo “potere”: quello che esprime l’attitudine a fare da parte del soggetto dell’azione, e che pertanto attiene alle sue capacità oggettive e alla verificata sua dotazione di risorse interne e l’altro, che invece rappresenta l’interfaccia fra il soggetto e l’ambiente nel quale esso agisce e perciò descrive le opportunità nascenti dalle circostanze esterne e dal loro manifestarsi nel trascorrere del tempo. Bene, l’apprezzamento del secondo significato, ammesso che siano verificate le condizioni della fattualità del primo, induce, o dovrebbe indurre, i protagonisti dell’azione ad essere tempestivi, perché le occasioni passano velocemente e, se non colte con la dovuta prontezza, hanno la fastidiosa tendenza a non più ripresentarsi.

E allora, poniamoci pure nell’ottica più modesta fra le due accennate, sapendo tuttavia che anche codesta costringerà tutti ad uno sforzo di concretezza e ad un impegno operativo di elevato livello.

Considerati dunque i trend di sviluppo previsti, per mantenere l’attuale livello di posizionamento nel mercato, il Porto di Genova dovrebbe nel 2015 movimentare circa 4.500.000 *teu* e oltre 100 milioni di tonnellate di merce secca. Sono pertanto da ritenersi indispensabili le grandi opere (Terzo Valico - Nodo Autostradale - Nodo Ferroviario). Qui vogliamo risottolineare la necessità di governare ed intervenire durante il transitorio tra l’oggi e la realizzazione delle grandi opere, che se si realizzano, vedranno la loro messa in esercizio non prima del 2014.

Il **NON GOVERNO** del transitorio comporterebbe un **BLOCCO** dello sviluppo portuale, con una forte perdita di quote di mercato e renderebbe poco significativa la realizzazione delle stesse.

Partendo da questo interrogativo il gruppo di lavoro di E.L.M. ha iniziato a raccogliere dati, informazioni, ha incontrato i diversi protagonisti ed ha elaborato una propo-

sta di prefattibilità di “Porto Lungo”

Per mantenere le attuali quote di mercato ed il suo posizionamento, il Porto di Genova, nell’anno 2010, dovrà movimentare indicativamente circa 3.000.000 *teu* e 40.000.000 t. di merce secca contro gli attuali 1.600.000 *teu* e 20.000.000 t. di merce secca.

Ciò comporterà un aumento di mezzi pesanti su gomma circolanti in città (nell’ipotesi non venga incrementato il trasporto ferroviario) di circa 8.000 unità/giorno.

Gli interventi di:

- Attivazione del 6° modulo di Voltri
- Raddoppio area San Benigno
- Riempimento calata Bettolo

attivati nei prossimi 3/4 anni porteranno secondo l’Autorità Portuale ad un potenziamento di movimentazione di *teu* pari a 3.500.000 unità.

La città (il Ponente soprattutto) non può essere investita da volumi di traffico che, stante l’attuale rapporto tra il trasporto gomma-ferro, porterebbero ad un incremento medio giornaliero di circa 5.000/6.000 veicoli/giorno.

È del tutto evidente che la condizione per coniugare lo sviluppo del porto con la salvaguardia della città deve attuare uno spostamento drastico dalla gomma al ferro.

Le problematiche sopraccitate non possono investire solo l’area genovese, ma devono coinvolgere il suo naturale retroporto.

Ora, una puntuale precisazione dell’area funzionalmente più adatta affinché il siste-

ma complesso che ne deriva sia in grado di esercitare il suo ruolo nel panorama europeo a vantaggio della nostra economia nazionale e di quella dell’Europa, deve ovviamente tener conto delle ragioni dell’offerta e di quelle della domanda di trasporto. È perciò un dato positivo che sul lato dell’offerta si comincino a profilare alleanze importanti dell’area ligure genovese con quella dell’alessandrino; bisognerebbe ora verificare meglio se gli attori della domanda (e nel trasporto delle merci essi non sono così numerosi come i loro corrispondenti nella mobilità delle persone) potranno trovare sufficientemente soddisfacente l’architettura del sistema che potrebbe derivarne, ponendo come prioritaria l’esigenza di un accentuato processo di riequilibrio fra le aree del *north range* e quelle del *south range* dell’Europa.

Un’ultima considerazione prima di entrare nello specifico della proposta. Assistiamo da qualche tempo a una vera e propria rivoluzione nel mercato del trasporto delle merci: l’avvento del container ne è una delle componenti essenziali, mentre gli organi dell’Unione Europea, segnatamente la Commissione, pongono come ineludibile l’obiettivo dell’interoperabilità delle reti. Tuttavia la vera rivoluzione non riguarda solo le infrastrutture di rete ma soprattutto la riorganizzazione dei servizi attuata dai principali attori del processo. Si sa che una cosa è porre al centro del discorso il tema del potenziamento della rete infrastrutturale, in sé e per sé, altra è partire dai servizi offerti dalle Compagnie, del tutto significativi quando si prendano in considerazione non i flussi di merce generici ma quelli delle filiere. Dare il giusto risalto a codesto aspetto del problema conduce a individuare il complesso delle iniziative capaci di portare elementi di efficacia nel sistema globale.

Nei paragrafi che seguono ci occupiamo della **sola movimentazione TEU** in quanto, non essendo necessaria alcuna manipolazione sulle unità di carico nell'ambito strettamente portuale ed essendo qui esse ancora sigillate, è consentito un rapido smistamento liberando velocemente le aree portuali a mezzo ferrovia ed attivando tutte le operazioni doganali nell'area del "Porto Lungo".

## 2. Lo stato attuale del trasporto TEU

### 2.1 DATI DI TRAFFICO TEU

I dati 2004 (equivalenti all'anno 2005 per il nostro ragionamento) del porto genovese sono i seguenti:

Totale *teu* 1.625.594 così suddivisi:

Transshipment **204.435**

I/E **1.421.159**

di cui **1.074.649** trasportati su strada  
**346.510** trasportati su ferro

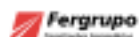
Il rapporto percentuale è di circa il 75% su strada e il 25% su ferro.  
 Il valore medio mensile di *teu* trasportati su strada è di circa 110.000 unità/mese.

## INTEGRATED RAILWAY SERVICE

HIGH SPEED | AGGREGATES AND PRECAST CONCRETE | MAINTENANCE DESIGN | TRACK RENEWAL |  
 UNDERGROUND AND TRAMWAYS | TRANSPORT AND LOGISTICS



SPAIN ITALY PORTUGAL POLAND ARGENTINA CHILE AUSTRALIA



## 2.2 L'ATTUALE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La classificazione della rete ferroviaria genovese per l'alessandrino si presenta come segue:



Le codifiche P/C 22/32/45/80 sono riferite in ordine crescente ad una dimensione maggiore di sagoma ammessa al transito sulla linea.

La combinazione dimensione container e altezza carro può far rientrare l'insieme nel valore massimo di altezza ammesso.

In generale si può dire che la codifica P/C 22 può trasportare *teu* di altezza massima 8' 6 1/2" ma non altezze superiori (*teu* da 8' 9" e contenitori High - Cube da 9' e 9 1/2")

La linea codificata P/C 45 (Genova Borzoli - Ovada - Alessandria) può trasportare i *teu* High - Cube 9' e 9 1/2".

## 2.3 LE POTENZIALITÀ DELL'ATTUALE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Come detto in precedenza, nel 2004, su un totale di *teu in/out* dal porto pari a 1.421.159 la parte movimentata su ferro è stata pari a 346.510 suddivisa circa come segue:

- *teu out* circa 163.000
- *teu in* circa 183.510

Da uno studio specifico di FS - Trenitalia circa i treni in partenza dal porto di Genova si ricavano essenzialmente le seguenti informazioni:

**Genova Voltri mare – Terminal VTE/PSA, anno 2004**

Treni programmati 2295

Treni effettuati 1325

Ulteriori tracce giornaliere individuate 1500.

È possibile, ad infrastruttura ferroviaria esistente, programmare circa 3.800 treni in partenza

**Genova porto storico – Terminal tutti, anno 2004**

Treni programmati 3694

Treni effettuati 2465

Ulteriori tracce giornaliere individuate 2750

È possibile, ad infrastruttura esistente, programmare circa 6450 treni in partenza

*Potenziale totale di treni in partenza dal porto di Genova.*

Convenzionalmente il valore *teu*/treno è di 52 *teu*/treno pertanto il potenziale di *teu* in uscita dal porto è pari a:

$$(3800 + 6450) \times 52 = 533.000 \text{ teu in partenza}$$

Contro gli attuali *teu* in partenza pari a 163.000.

Se consideriamo che il rapporto tra *teu* in arrivo e *teu* in partenza nel 2004 è pari a 1,12 si ha una quantità di *teu* in arrivo pari a 596.000 ed una movimentazione totale via ferrovia pari a circa 1.130.000 unità.

Quanto sopra. ribadiamo, a infrastruttura esistente.

Nella seconda parte di questo breve studio si esaminano alcuni interventi in grado di aumentare ulteriormente il numero di *teu* da movimentare via ferrovia.

**2.4 CAUSE DEL NON UTILIZZO DELL'ATTUALE POTENZIALITÀ FERROVIARIA**

La situazione esplicitata precedentemente pone un interrogativo: “Perché il trasporto ferroviario è così poco utilizzato?”.

Le cause sono molteplici, ne citiamo di seguito le principali:

- a) la richiesta di trasporto “porta a porta” e la maggiore flessibilità del trasporto su gomma sono considerate fondamentali così come la certezza dei tempi di arrivo della merce;
- b) la possibilità di scegliere tra numerose imprese di autotrasporto;
- c) il costo inferiore dell'autotrasporto per distanze inferiori a circa 300 km;
- d) lo stato di inefficienza e arretratezza dell'infrastruttura ferroviaria all'interno/esterno del porto;
- e) la mancanza di un adeguato materiale rotabile.

Relativamente al punto “c” si può indicativamente dire che il costo del trasporto su gomma per una distanza media di 150 km è di circa 1,30 euro/km.

Il costo trasporto su treno per una tratta equivalente è di circa 2,85 euro/km con cari-

chi di *teu* per differenti destinazioni.

Tale valore si riduce significativamente (circa 0,70 euro/km) per treni completi di *teu* con stessa destinazione. In questi costi non sono considerati i parametri “*just in time*” e *flessibilità*, che sono fattori certamente a vantaggio dell’autotrasporto, ed i costi indiretti del trasporto su gomma (inquinamento, traffico, incidentalità) che ricadono tutti sulla collettività.

Circa il punto “d” segnaliamo: l’Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture, RFI, Regione Liguria, Autorità Portuale di Genova firmato a maggio 2004, dove si rileva dal cronoprogramma, un forte ritardo realizzativo degli impegni assunti, ed il Protocollo firmato tra l’Autorità Portuale e le Ferrovie, siglato in data 12/09/2005, prevede alcuni interventi significativi per migliorare la situazione infrastrutturale ed organizzativa relativamente al trasporto ferroviario. Sottolineiamo che altri interventi di costo limitato potrebbero completare il quadro di efficientamento: essi, per brevità, sono riportati in allegato (B) alla presente “proposta”.

Con tali interventi, semplici e veloci da realizzare, si potrà aumentare l’efficienza e ottenere:

- treni più lunghi e con maggiore capacità;
- la possibilità di attraversare il porto entrando da levante e uscendo da ponente;
- la possibilità di utilizzare treni navetta verso una o più aree retroportuali;
- area pluricliente di carico/scarico in linea;
- minor impiego dell’attività di manovra, da sempre area critica del porto.

Per concludere e passare alla proposta siamo convinti che, anche con gli interventi previsti e rapidamente realizzati, senza l’offerta agli operatori portuali di aree infrastrutturate esterne collegate funzionalmente al porto non verrà modificato in modo significativo il rapporto tra le modalità di trasporto gomma – ferro bloccando di fatto lo sviluppo del porto stesso.

Costituita l’11 giugno 1946, la Fedespedit è l’unica Federazione che rappresenti le imprese di spedizioni internazionali. Complessivamente le 2.200 aziende associate hanno 80.000 addetti ed offrono occupazione a quasi 100.000 lavoratori autonomi, producendo un fatturato di oltre 20 miliardi di euro. Le imprese associate, che sono ormai evolute nella figura del Multimodal Transport Operator (MTO), ovvero in quella del Logistics Services Provider (LSP), organizzano il trasporto delle merci utilizzandone tutte le modalità (stradale, ferroviario, marittimo, aereo e combinato). Fedespedit è presente sull’intero territorio nazionale attraverso 30 associazioni territoriali. Fanno parte di Fedespedit Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali). Nel 2005 è stato fondato il Gruppo Giovani Spedizionieri. La Fedespedit rappresenta l’Italia, a livello mondiale, nella Fiata e, a livello europeo, nel Clecat.



**FEDESPEDI**  
FEDERAZIONE NAZIONALE  
DELLE IMPRESE DI  
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Federazione Italiana Spedizionieri Industriali

**fisi**



A . N . A . M . A .



A . N . T . E . P .



**FEDESPEDI - FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI**  
via Cornalia, 19 - 20124 Milano - tel. 02671541

## La proposta

È chiaro dunque che, così, il porto non ha futuro: soffocato a monte dagli Appennini che gli negano lo spazio di cui ha disperato bisogno, nell'impossibilità di sviluppare i traffici pena lo scoppiare di container sui piazzali, avvitando giorno dopo giorno nella spirale delle liti e delle risse come accade in tutte le comunità costrette a convivere in spazi ristretti.

Occorre quindi una via di uscita: una proposta capace di rompere l'impasse attivando il circolo virtuoso: più spazio, più traffici, più opportunità, più innovazione, più sviluppo.

E serve subito, prima dell'Affresco, del Terzo Valico e del Nodo Autostradale, senza ulteriori colate di cemento né orde di TIR, evitando di sollevare riserve e malcontenti che finirebbero col bloccare tutto.

Il bello è che questa opportunità esiste e si può attivare a breve e senza investimenti esorbitanti: è il "Porto Lungo".

"Allungare" cioè il Porto (più correttamente dilatare i suoi Piazzali) oltre Appennino, in modo da disporre di tutto lo spazio che occorre per lo stoccaggio intermedio, i servizi e le operazioni doganali nonché gli snodi logistici ottimali per l'efficiente inoltro delle merci verso i mercati di destinazione. Usando il trasporto su treno come cordone ombelicale (quindi rigorosamente "dentro" la cinta portuale) tra Genova e il suo retroporto.

Detto questo -e per fare da subito chiarezza- occorre sottolineare che il "Porto Lungo" NON E' un sistema di Interporti fruibile o meno a seconda delle singole convenienze.

Il "Porto Lungo" è porto dalle banchine di Genova sino ai piazzali del retroporto (dove

i *teu* vengono ricevuti/spediti con il relativo corredo di servizi doganali e di spedizione) **affidato al governo pubblico dell'Autorità Portuale.**

Ad eccezione quindi dei *teu* con destino/provenienza nell'area ligure, tutti i *teu*, fino a saturazione della capacità ferroviaria disponibile oggi, dovranno arrivare e partire dall'area retroportuale nell'accezione datane in queste note.

Condizione del resto sbarrante se davvero si vuole sfruttare il flusso dei traffici in costante aumento dal Far East senza strangolare definitivamente il nodo autostradale di Genova (Genova stessa, Voltri e Sampierdarena), fino a paralizzare il Porto stesso.

A partire dai varchi del "Porto Lungo", ognuno (Grandi linee di trasporto, Terminalisti, Clienti etc.) potrà organizzarsi come meglio riterrà, oltretutto sfruttando la rete già esistente di Interporti privati e di opportunità logistiche verso Novara, Milano, Verona, Bologna, utilizzando la ferrovia o le autostrade.

La realizzazione del "Porto Lungo" passa principalmente attraverso l'attivazione delle seguenti azioni:

- a) andare ad un confronto serrato ed esaustivo con Slala<sup>1</sup>, Regione Piemonte ed enti locali dell'alessandrino per individuare ed attrezzare rapidamente una grande area collegata con le infrastrutture ferroviarie e stradali al Porto di Genova attraverso il canale ferroviario per consentire il rapido inoltro di *teu*, così liberando le banchine per ulteriori arrivi; interconnessa efficientemente al sistema ferroviario e autostradale per agevolare l'inoltro e il ricevimento delle merci a/dai mercati di riferimento. Aree non difficili da individuare, basta ricordare che si tratta di territori storicamente vocati alla logistica che presentano un grado di infrastrutturazione tra i più ele-

1 Slala S.r.l.: Sistema logistico dell'arco ligure-alessandrino. Soci: Provincia di Alessandria, Provincia di Genova, Comune di Alessandria, Comune di Genova, Comune di Novi Ligure, Comune di Pozzolo Formigaro, Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di La Spezia, Autorità Portuale di Savona, Camera di Commercio di Alessandria, Camera di Commercio di Genova, Fondazione Cassa di Risparmio di Alessandria, Energia e Territorio S.p.A.

vati a livello nazionale dove i veri fattori limitanti sono state le difficoltà di collegamento transappenninico. Sono già presenti sul territorio strutture logistiche di ottimo livello così come progetti in fase di attuazione, basti ricordare le iniziative già in essere per Alessandria e Novi San Bovo, sedi di due tra i maggiori scali ferroviari, dove con limitati interventi strutturali si incrementerebbe in modo certamente significativo l'offerta di aree logistiche. Si tratta quindi semplicemente di creare le condizioni perché un sistema già realizzato possa funzionare. L'offerta di superfici è già oggi nell'ordine dei milioni di metri quadrati ed è quindi ampiamente sufficiente per le necessità attuali in attesa del Terzo Valico; non esistono certamente limiti a svilupparle ulteriormente seguendo gradualmente lo sviluppo dei traffici.

- b) Fare in modo che gli eventuali costi aggiuntivi siano limitati al massimo e non a carico della merce per ovvi motivi di concorrenza con altri porti. È assolutamente necessario che la valutazione dei costi sia fatta in modo analitico.

In prima approssimazione possiamo dire che il costo del trasporto via ferrovia Porto di Genova – area retroportuale oltre Appennino è inferiore al costo del trasporto su gomma effettuato sullo stesso itinerario e, quindi, in grado di compensare almeno parzialmente i costi extra dell'eventuale incremento di distanza per il raggiungimento delle destinazioni finali e quelli derivanti dalla movimentazione aggiuntiva. Inoltre riteniamo imprescindibile estendere il regime del porto su tale area in quanto consentirebbe di considerare l'intervento come "Servizio di interesse economico generale" evitando di precludere la possibilità di interventi pubblici che altrimenti sarebbero in contrasto con la norma europea relativa alla concorrenza nel mercato ferroviario e verrebbero pertanto considerati aiuti di Stato impropri. Per estendere la Circostrizione portuale oltre Appennino, la prossima legislatura deve modificare la Legge 84, obiettivo che devono porsi anche le regioni e le realtà portuali (Allegato A, item 1-2).

In questa fase, a nostro avviso, è prioritario che la città ed i territori coinvolti pongano questo intervento come indispensabile per garantire la sostenibilità dello sviluppo del porto in quanto "SERVIZIO DI INTERESSE ECONOMICO GENERALE". Relativamente a questo, occorre sottolineare che l'Europa sta discutendo come portare a compimento quanto già presente nel Libro Bianco e nel Libro Verde sui "Servizi di interesse economico generale" (SIEG) (Allegato A, item 3).

Nella valutazione dei costi, occorre tenere conto della possibilità, data dalla recente approvazione della Direttiva Eurovignette, che sia introdotta la tassazione del traffico stradale pesante al fine di re-internalizzare i costi ambientali, incidentali etc per rendere competitivo il trasporto ferroviario. È demandata agli Stati membri l'ammontare e la metodologia di applicazione di tale tassazione. La destinazione dei proventi di tale imposizione fiscale deve essere finalizzata ad aumentare l'efficienza e la qualità del trasporto ferroviario per le merci passeggeri.

**Già adesso è necessario che vengano definiti i costi delle esternalità: la città può e deve farlo interagendo in rete con le altre città portuali europee.**

- c) Prevedere dei sistemi di trasporto, tra il Porto di Genova e il Porto Lungo di Alessandria, di tipo navetta ferroviaria che riducano sensibilmente costi e tempi con rintracciabilità in tempo reale della posizione della merce. Ciò consente un ulteriore incremento del numero di *teu* trasportabili via ferro rispetto a quanto detto al paragrafo 2.3. **L'ordine di grandezza da noi valutato, da verificare con studi analitici, è di circa il 20% raggiungendo il significativo numero di *teu* trasportati su ferrovia di circa 1.400.000 pari a circa 21.000.000 t/anno di merce.**

Questi volumi di traffico possono anche portare ad effettivo compimento il processo di liberalizzazione delle ferrovie rimasto incompiuto ed attivare finanziamenti privati.

## 4. Conclusioni

Riteniamo che le preliminari analisi fatte dimostrano che esistono le condizioni di prefattibilità del Porto Lungo per non limitare lo sviluppo dei traffici ed evitare di caricare la città di costi ambientalmente e socialmente **insostenibili**.

Riteniamo :

si debba procedere ad uno studio analitico di fattibilità e nel caso di esito positivo si definisca la pianificazione degli interventi e si proceda speditamente alla realizzazione per rendere il Porto Lungo l'area del Nord-Ovest funzionale alle scelte europee TEN 24 e CORRIDOIO 5.

Sappiamo che nulla è davvero fattibile se non c'è condivisione degli attori pubblici ed economici che presentino agli operatori portuali questa proposta come la più compatibile con gli interessi del territorio e dello sviluppo del porto.

### **ATTENDIAMO RISPOSTE**

## Documentazione

### **ALLEGATO A: I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE E LA DISCIPLINA DEI PORTI**

di **Maurizio Maresca**, Avvocato e Professore di Diritto Internazionale ed Europeo all'Università di Udine

#### **1. L'ESTENSIONE DELL'AMBITO PORTUALE**

In presenza di prospettive importanti di incremento dei traffici, la figura dell'ambito portuale diventa davvero decisiva. Se fino ad oggi il nostro Paese, pur titolare di una legislazione in principio evoluta, si è potuto permettere scelte di amministrazione concrete talora dubbie, creando circa venticinque Autorità-mercato, oggi occorre muovere dai presupposti indicati per compiere scelte di sviluppo. Sembra finalmente indispensabile disegnare per il Sistema di Genova un ambito portuale coincidente realmente con i mercati portuali di cui la Corte del 1991 ha affermato la rilevanza comunitaria.

Due distinti profili meritano di essere considerati ai fini delle scelte che dovranno essere compiute in una prospettiva di estensione del Sistema di Genova che non sia unicamente rivolta alla gestione dell'esistente: l'estensione dell'ambito portuale agli spazi retroportuali e l'integrazione dei porti in senso proprio.

In primo luogo, se l'ambito va talora ridefinito in senso riduttivo (si pensi ai porti antichi) restituendosi aree portuali dismesse per attività urbane, l'esigenza di immediata ricollocazione delle merci in arrivo ed in partenza nelle zone retroportuali, in presenza di massive quantità di traffico provenienti specie dal Far East e da riavviare sulle direttrici strategiche sud-nord, impone di estendere l'ambito stesso fino ad includer-

vi gli spazi retroportuali di Alessandria, di Novi Ligure, di Pozzolo Formigaro e di Tortona, dove l'attività di stoccaggio può essere utilmente compiuta e, particolarmente, dove realizzare le basi logistiche di riavvio delle merci nonché coordinare detto ambito con i terminali di Malpensa, di Casale Monferrato e di Novara. Con l'obiettivo di estendere l'offerta ricettiva della terminalistica contenitori del sistema di Genova, non escludendo, ovviamente, che in quelle aree possano anche crescere attività di trasformazione e di condizionamento (ed è specificamente il caso del Distripark di Pozzolo).

Il "porto esteso", quindi, è già oggi teoricamente "figlio" della L. 84 anche se non è mai stato attuato. Con l'ulteriore difficoltà "psicologica" che, nel caso del Mediterraneo e del nostro Paese, tale estensione a spazi retroportuali non avviene, come si verifica nel nord del continente europeo (si pensi a Rotterdam, Bremerhaven ed Amburgo), in una zona pianeggiante dove sia possibile costruire nuovi porti di ampie dimensioni; nel caso del Mediterraneo si tratta di estendere il porto al di là degli Appennini o del Carso, e quindi profondamente all'interno del territorio italiano fino a 40-50 chilometri di distanza. D'altra parte se solo si consultano i siti dei principali porti europei, è agevole constatare come un espresso "link" sia destinato proprio agli inland terminal ed agli strumenti di connessione ferroviaria intra-portuale. Solo nel nostro Paese non si è ancora preso atto di una necessità strategica di revisione degli ambiti portuali in coerenza con le premesse del 1994.

## **2. LA PROCEDURA DI CUI ALL'ART. 5. L. 28 GENNAIO 1994 N. 84**

Per venire alla procedura, viene in rilievo l'art. 5 della legge 84 di cui abbiamo già accennato, essendo difficile che lo Stato possa definire con legge una nozione così

funzionale e variabile quale l'ambito del mercato.

La procedura, perfino eccessiva e macchinosa, per la redazione del Piano Regolatore Portuale (non si comprende, ad esempio, perché sia necessaria anche la Valutazione d'Impatto Ambientale, con riguardo a provvedimenti a contenuto di mera programmazione generale ed a vocazione regolatoria od urbanistica), è tuttavia ben congegnata. Sia ai fini della determinazione dell'ambito portuale che ai fini della zonizzazione funzionale è indispensabile il concorso delle volontà di tre soggetti che rappresentano altrettanti diversi livelli dello Stato: l'Autorità Portuale, che rappresenta il livello centrale, il Comune (od i Comuni) sul cui territorio il porto si sviluppa nel suo complesso e la Regione, oggi competente ai sensi dell'art. 118 della Costituzione in materia di infrastrutture e trasporti.

L'assetto della legislazione italiana resiste alle modifiche intervenute – talora anche caoticamente – negli assetti fondamentali dello Stato: è sicuramente inusuale che una scelta a contenuto così profondamente strategico come quella volta a stabilire l'ambito del porto e le sue destinazioni funzionali si realizzi attraverso una procedura che è compatibile con l'assetto prefederalista ante 2001, con l'assetto federalista post 2001 e con il futuro assetto ancora ignoto (dipendente dagli esiti referendari sulla legge costituzionale approvata il 16 novembre scorso).

Peraltro, la procedura di cui all'art. 5 non è applicabile nella sua complessità se non quando davvero si tratti di redigere il Piano Regolatore Portuale nella sua interezza. Ad esempio, nei casi di sola determinazione dell'ambito fra gli enti pubblici interessati (si pensi, ad esempio, alle aree portuali di La Spezia ed al terminale retroportuale di S. Stefano -che svolge funzioni di supporto logistico-), le necessarie deliberazioni dovranno limitarsi all'intesa fra i Comuni interessati e l'Autorità ed alla successiva approvazione della Regione Liguria, non essendo necessaria la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. In questa situazione, da un lato non si definisce

alcun piano di opere, dall'altro ci si limita a prendere atto di un fenomeno economico esistente unicamente in prospettiva di regolazione del sistema. Così questa procedura neppure può dirsi applicabile nel caso di meri adeguamenti tecnico funzionali che non comportino l'alterazione della linea di costa né la trasformazione urbanistica del territorio.

La L. 84 non pare prevedere, invece, il caso in cui le Regioni interessate siano più d'una. D'altra parte la capillarità dei porti italiani di oggi, ed in qualche modo la loro localizzazione, non impongono la risoluzione di questo problema. Immaginando di configurare ambiti portuali integrati sarà giocoforza coinvolgere, oltre che tutti i comuni interessati, anche le Regioni. Non solo non sembra, infatti, che la procedura fissata dalla legge portuale sia in contrasto con una soluzione che coinvolga il territorio di più amministrazioni regionali, anzi, una scelta di questa importanza strategica, dovrebbe essere pienamente e previamente compiuta proprio dalle regioni interessate. Le Regioni Piemonte e Liguria dovrebbero così previamente concordare una comune azione di politica dei trasporti, esprimendo una direttiva comune che fissi le caratteristiche dell'ambito portuale e le sue funzioni, avuto riguardo delle aree di stoccaggio, delle infrastrutture di alimentazione e dei servizi di interesse generale da compensare eventualmente a carico della collettività. Una scelta, insomma, che consenta quindi, alle amministrazioni competenti di avviare le procedure di piano e di regolazione indispensabili.

La scelta di ambito di cui sopra potrebbe, peraltro, non attuarsi immediatamente e nella sua complessità con l'avvio della procedura di cui all'art. 5: soluzione che potrebbe essere vista in una prima fase come eccessivamente rigida costituendo vincoli di vario ordine alla portualità. Tale soluzione potrebbe avere luogo in via graduale e individuale preferendo, a seguito dell'atto di indirizzo delle Regioni, un'intesa in forza della quale tutte le amministrazioni comunali, provinciali e portuali concordino

sulla consistenza del sistema, sulla destinazione delle aree individuate ad attività di logistica e di connessa trasformazione, all'avvio di servizi ferroviari di collegamento interno ed alla promozione di servizi ferroviari di collegamento verso i mercati di riferimento.

### **3. FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI MANOVRA**

Il problema del finanziamento dei Servizi di Interesse Generale, fra i quali sono da includere i servizi di manovra e trazione ferroviaria interni al sistema portuale (nonché, eventualmente, quelli di connessione internazionale in funzione della promozione di aree che presentano un deficit di competitività), è sempre stato molto delicato principalmente per il venire in rilievo della disciplina comunitaria che vieta aiuti di stato alle imprese. Così anche misure in sé giustificate da un'obiettivo esigenza di servizio pubblico (si pensi al finanziamento dei collegamenti con le isole o all'attività di carattere ambientale nei porti ecc.) sono sovente state considerate illecite dal punto di vista del diritto comunitario in quanto in contrasto con il regime giuridico degli Aiuti di Stato, in realtà molto rigido secondo la stessa giurisprudenza comunitaria.

Di recente tuttavia è stato rivalutato il ruolo dei Servizi di Interesse Economico Generale che vanno collocati nel contesto dell'art. 86. Tale norma, come è noto, consente di escludere la concorrenza in un determinato comparto di mercato, attribuendo un diritto esclusivo, e finanche di prevedere forme di sussidio ad opera delle pubbliche amministrazioni competenti, nel caso di servizi relativamente ai quali una forma di concorrenza non sarebbe utile al mercato ed in presenza dei requisiti della "necessità" e "proporzionalità".

Ovviamente, l'ordinamento comunitario impone l'adozione di qualunque altra misura

di regolazione meno invasiva, come ad esempio l'attivazione di una pluralità di prestatori pur in un mercato regolato. Così, ciascuno Stato e ciascuna Amministrazione Pubblica competente, anche senza ricorrere alla predetta forma di "concorrenza per il mercato", e quindi senza escludere la concorrenza, può imporre attraverso un "contratto di servizio" agli operatori impegnati nel servizio standard e oneri di servizio pubblico, provvedendo anche al loro finanziamento (ovviamente a condizioni non discriminatorie).

L'Autorità può, quindi, promuovere i Servizi di Interesse Generale, con due diverse modalità in funzione della situazione. Anzitutto l'Autorità, ricorrendo le condizioni di cui all'art. 86 (principi di necessità e di proporzionalità), può escludere la concorrenza e bandire una procedura trasparente che consenta la selezione del prestatore di servizi più efficiente. In questo caso fra i parametri di valutazione delle offerte dovranno essere inclusi anche gli aspetti economici. Questa scelta, va ribadito, è consentita solo se sussistono le condizioni di cui all'art. 86 del Trattato: e cioè se il diritto esclusivo sia necessario (non potendosi soddisfare il servizio di interesse generale altrimenti) ed ispirato al principio di proporzionalità (non sussistendo misure meno invasive e limitative della libertà di accesso al mercato). Ed è quanto sicuramente si verifica nel caso dei servizi di manovra e trazione all'interno dei porti, che sono sempre stati affidati ad un unico prestatore allo scopo di rendere agibile tutto il porto e non solo i terminali più competitivi e che sono sempre stati legalmente sussidiati dalle amministrazioni portuali.

Dopo il 2003, a seguito di un importante leading case della Corte di Giustizia (caso *Altmark* in causa 245/00), lo Stato può legittimamente compensare il prestatore del servizio a talune espresse condizioni ed entro specifici limiti, anche senza ricorrere ad un previo bando di gara e conseguente selezione (che invece è imposta dal diritto interno).

Più specificamente, allorché la misura nazionale sia unicamente volta a finanziare il Servizio di Interesse Generale, non sorge a carico dello Stato alcun obbligo di notifica alla Commissione europea, che potrà solo, in via successiva, verificare i contenuti della misura. Si è sostanzialmente ridotta l'area della regolazione del mercato per conseguire una maggiore flessibilità. Le condizioni subordinatamente alle quali lo Stato può ad oggi procedere alla compensazione del servizio pubblico sono le seguenti:

- a) l'impresa beneficiaria deve effettivamente essere stata incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, ciò che deve risultare da una normativa chiara;
- b) i criteri di calcolo della compensazione devono essere determinati in via generale, preventiva e trasparente;
- c) la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi, tenendo conto degli introiti relativi al servizio pubblico ed un margine ragionevole di utile;
- d) quando la scelta dell'impresa non sia stata operata con procedura di appalto pubblico, la compensazione deve essere determinata sulla base dei costi di un'impresa media, gestita in modo efficiente.

La Commissione Europea sta oggi adottando un regolamento che, recependo le indicazioni della giurisprudenza, consentirà di creare un quadro giuridico di certezza per gli Stati e per le imprese.

## ALLEGATO B: SCHEMATIZZAZIONE RETE FERROVIARIA PORTUALE

### Interventi migliorativi proposti

#### Area San Benigno

- allungamento binari di carico in modo da aumentare la lunghezza dei treni ad almeno 22 carri (1);
- ripristino del doppio binario nel collegamento verso Campasso (2);
- ripristino elettrificazione tratto bivio in galleria/binari di presa e consegna (3);
- ripristino crociera collegamento tra S. Benigno e Fuori Muro (4);
- ampliamento fascio prevedendo alcuni binari elettrificati.



Questi interventi consentono di effettuare treni navetta verso un retroporto, bypassando le manovre e velocizzando le operazioni connesse all'arrivo/partenza treno.

#### Area Rinfuse

- allungamento binari di sosta (5);
- installazione di una pesa dinamica per ridurre l'impiego della manovra ferroviaria;
- ripristino binario passante in modo da creare un anello che consenta l'arrivo e la ripartenza diretta di tradotte ferroviarie (6);
- ripristino di un binario area MultiPurpose lato monte collegato al binario passante per consentire un'uscita sia verso Ponente (Sampierdarena) che Levante (Campasso) (7).

#### Area Bacino / Terminal minori

- costruzione nell'area MultiPurpose, a monte dell'attuale "Binario Nuovo", di un fascio di binari in sede propria che si innesti sul lato ponente, direttamente alla Linea Sommergebile e, sul lato levante, raccordato al Parco di Fuori Muro o con la Linea detta "Campo" passante per il Trincerane, l'area San Benigno e comunicante con Campasso (8).

Detto fascio potrebbe essere utilizzato per treni multi terminals con sistemi di carica- zione classici oppure, con opportuni interventi strutturali, essere adibito ad impianti di carica- zione alternativi (nastri scorrevoli).

#### Area Messina

- allungamento binari di carica- zione modificando il sistema di intersezioni (9);
- realizzazione di binari di stazionamento per caricare treni navetta nella nuova area di riempimento (10);



- completamento del segnalamento ferroviario per consentire un tradottamento diretto da/verso i terminali;
- protezione, mediante passaggi a livello con barriere, delle due intersezioni stradali parco Derna (11).

#### Area Voltri

- elettrificazione di almeno 1-2 binari fascio terminal in area limitrofa all'attuale, per consentire un veloce attraversamento del fascio di presa/consegna del parco Voltri Mare oggi costituito da soli 4 binari di stazionamento (12);
- snellimento delle operazioni di arrivo/consegna parco Voltri Mare.

#### Investimenti generalizzati

- maggiore protezione sede ferroviaria in modo da ridurre interferenze con il traffi
- adeguamento segnaletica per migliorare la sicurezza;
- adeguamento impianti di illuminazione binari di scarico/carico;
- installazione di sistemi a barriera e/o sistema ottico/acustico negli attraversamenti a raso;
- automazione degli scambi per velocizzare le operazioni di manovra e di attraversamento.

## **FONTI:**

- Accordo di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – RFI – Regione Liguria – Autorità Portuale (maggio 2004)
- “*Grandi infrastrutture e ruolo dei porti liguri nell’evoluzione dei traffici*”, Enrico Musso, Professore ordinario di Economia dei Trasporti, Università degli Studi di Genova (dicembre 2005)
- Protocollo d’Intesa tra RFI e Autorità Portuale (settembre 2005)
- Sito Internet dell’Autorità Portuale di Genova: <http://www.porto.ge.it/>
- Workshop E.L.M.: “*Interoperabilità, un progetto strategico per l’alleanza tra il Tirreno e il Nord-Europa*” (28 gennaio 2005)

## **RINGRAZIAMENTI**

Lo staff di E.L.M. ringrazia

### **Walter Bertini**

Responsabile Settore Infrastrutture e Marketing Territoriale Filse

### **Giancarlo Gabetto**

Amministratore Delegato Slala

### **Piero Lazzeri**

Presidente Associazione Spedizionieri di Genova

### **Guido Porta**

Ingegnere I. Log. - Iniziative Logistiche S.r.l. Metrocargo

