

CHI CONTROLLA LA LOGISTICA CONTROLLA L'ECONOMIA. CHI CONTROLLA LA LOGISTICA ITALIANA?

Scritto da Redazione Eventi, Internazionale, Italia, Logistica, News, Trasporti giovedì, gennaio 9th, 2020



Per scoprirlo, il 30 e 31 gennaio a Milano presso il Centro Conferenze di Assolombarda torna la quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

Milano-SF&LMI è l'appuntamento annuale di riferimento per il confronto tra mondo della produzione e del commercio, operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci e realtà politico-amministrativa. Una manifestazione unica in Italia che può vantare la presenza nel Comitato Promotore di **Confetra**, ALSEA e International Propellers Club.

Il filo conduttore dell'edizione 2020 è l'industria, la logistica e i trasporti italiani nel mondo, all'epoca del ritorno dei confini e della diffusione delle tecnologie disruptive; la parola chiave è competitività del sistema industria-logistica-trasporti italiano. Si tratta di tematiche centrali nelle tendenze, nei fenomeni di ampia portata e negli eventi puntuali che costellano la cronaca geopolitica ed economica degli ultimi mesi: dalla "nuova guerra fredda" alla Brexit, dalla crescente instabilità nel Mediterraneo alla persistente questione delle infrastrutture, fino alla crescita e diffusione delle tecnologie disruptive, dall'automazione e robotica all'intelligenza artificiale e alla blockchain.

La sessione di apertura sarà dedicata a Geopolitica, Geoeconomia e Geologica: l'Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato, una questione fondamentale per un Paese come il nostro, legato strettamente agli scambi e alle catene di approvvigionamento globali. Nel pomeriggio della prima giornata la posizione dell'Italia verrà proposta in due declinazioni, quella della competitività del sistema e quella della competizione all'interno del sistema, un tema raramente trattato ma cruciale in tempi di necessaria ottimizzazione delle risorse. In parallelo verranno esaminate le molte componenti della sostenibilità nella logistica, compresi aspetti che stanno per venire alla ribalta, come il consumo di suolo.

L'apertura della seconda giornata sarà dedicata alle infrastrutture e alla loro integrazione con i sistemi industriali: come dice il titolo della sessione, "C"è da riempire i container" oltre che trasportarli.

Il programma della edizione 2020 offrirà analisi e prospettive anche su logistica e trasporti per le piccole e medie imprese; la logistica di qualità per i nostri prodotti di qualità; la logistica e i trasporti a temperatura controllata per l'alimentare, le tecnologie disruptive (Cryptologica e Logistica Connessa, e automazione, robotica, veicoli autonomi, intelligenza artificiale).

Maggiori dettagli sull'agenda delle due giornate sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

La manifestazione è gratuita, per registrarsi www.shippingmeetsindustry.it/registrati

Leggi anche:

1. L' AUTOMAZIONE NELLA LOGISTICA DI MAGAZZINO: UN MERCATO DA OLTRE 35 MILIARDI DI DOLLARI CHE CRESCE A DUE CIFRE
2. SEAFUTURE 2020: L'INDUSTRIA DEL MARE, TRA ECONOMIA E SOSTENIBILITA'
3. Logistica: premiato il progetto di Regione e Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica su formazione e collaborazione tra pubblico e privato
4. Il presidente Spinedi alla Biennale della Logistica di **Confetra** Emilia Romagna
5. BASSANINI DELLE MERCI: Semplificazioni per il sistema della logistica italiana

Short URL: <http://www.ilnautilus.it/?p=71758>



Scritto da Redazione su gen 9 2020. Archiviato come Eventi, Internazionale, Italia, Logistica, News, Trasporti. Puoi seguire tutti i commenti di questo articolo via RSS 2.0. Commenti e ping sono attualmente chiusi

VIDEO / Liguria isolata, Laghezza (Confetra): "Il danno d'immagine ci fa perdere traffici"

© Primocanale.it, tutti i diritti sono riservati

Testata giornalistica registrata al tribunale di Genova, n. 58/1988

Coordinamento e direzione a cura di P.T.V. Programmazioni Televisive Spa

P.IVA:02935550109 / C.F.:06146120156

Privacy Policy - Cookie Policy

NELLA QUARTA EDIZIONE DI SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY A MILANO

Politica ed economia, confronto con la logistica

Il 30 e 31 gennaio al centro congressi di Assologica importante workshop con Confetra, Alsea e Propeller Clubs

MILANO – C'è una domanda a cui può dar risposta solo il confronto tra mondo produttivo, mondo politico-amministrativo e mondo logistico e dei trasporti. Ma la politica e l'economia italiana capiscono la logistica e le sue evoluzioni? Sarà infatti questo il tema conduttore della quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry a Milano il 30 e 31 gennaio.

La logistica - sottolinea una nota degli organizzatori - è un tassello centrale per lo sviluppo economico e sociale, e quindi politico, di un Paese e per il suo posizionamento competitivo. Una certa ideologia della globalizzazione ha sviluppato a partire dagli anni '90 una narrazio-

(segue a pagina 10)

Politica ed economia

ne in cui le connessioni logistiche trasportano flussi di merci e di persone in un mondo piatto, privo di ostacoli e di attrito, guidati dalla neutrale convenienza economica. Ammesso che lo storytelling abbia mai avuto un collegamento con la realtà, ci troviamo oggi e da qualche anno in un mondo dove il "ritorno dei confini" e la diffusione delle tecnologie "disruptive", lo ha messo definitivamente in crisi. Oggi è evidente che la logistica è uno strumento strategico e che i fenomeni e le tematiche che la riguardano non sono preoccupazioni di nicchia degli operatori del settore ma devono avere un posto rilevante nell'agenda economica e politica nazionale. Il confronto tra i tre mondi è al centro della nuova edizione della manifestazione che per il quarto anno è in programma a Milano al Centro Congressi di Assolombarda. Shipping. Forwar-

ding & Logistics meet Industry, promosso da Confetra, Alsea e The International Propeller Clubs, affronta tematiche che vanno dal triangolo geopolitico, geoeconomia e geologica alla competitività e competizione dei nodi e delle connessioni nelle reti logistiche e di trasporto (per esempio, i porti), dalla diffusione delle tecnologie che sovvertono l'assetto dei sistemi (cyber e cripto-logistica, automazione, robotica) alla ricerca della sostenibilità ambientale, sino all'eterno tema delle infrastrutture, che nei prossimi dieci anni vedranno il completamento di progetti fondamentali.

Maggiori informazioni sulla manifestazione e l'agenda aggiornata all'indirizzo www.shippingmeet-industry.it, dove è anche possibile registrarsi per la partecipazione gratuita.

Sdoganamento e controlli sanitari nei porti

Tavolo con ministero della Salute e Confetra



Publicato 3 ore fa il giorno 13 Gennaio 2020
Da **Massimo Belli**



ROMA – Sdoganamento e controlli sanitari in import-export. Nei giorni scorsi si è svolta la prima riunione del 2020 del Tavolo di confronto istituito lo scorso anno dal ministero della Salute con **Confetra**, al fine di monitorare in tempo reale le criticità che sorgono al momento dello sdoganamento relativamente ai controlli sanitari in import-export.

All'incontro hanno partecipato le associazioni territoriali confederali di Milano, Genova, Venezia, Ravenna, Livorno e Napoli rappresentando alcune emergenze che si stanno verificando nei principali porti e aeroporti nazionali e portando i propri contributi per superare gli attuali ostacoli.

Per gli operatori della supply chain, infatti, il tema dell'ottimizzazione delle tempistiche è prioritario. Nella riunione è emerso come il primo nodo da risolvere sia il rafforzamento dell'organico ministeriale a livello locale, una problematica che sembra finalmente avviarsi verso una positiva soluzione che porterà nel corso del 2020 a superare l'attuale mancanza di Direttori in alcuni dei principali uffici periferici ad iniziare da quello del porto di Genova.

Sotto questo aspetto molto ci si aspetta anche dall'attuazione del nuovo Regolamento comunitario 625/2017 in base al quale – non appena sarà emanato il decreto esecutivo – i controlli sanitari verranno espletati sulla base di un'analisi del rischio e non più in base ad una percentuale fissa. Questo aumenterà notevolmente la produttività degli uffici che, alla luce delle nuove assunzioni e stabilizzazioni, potranno contare sull'apporto di circa 150 veterinari e 40 medici.

Il Ministero della Salute – rappresentato nell'occasione da **Giovanni Bissoni**, Capo della Segreteria tecnica del ministro **Roberto Speranza**, dal direttore generale **Silvio Borrello** e dai direttori **Donato e Dionisio** – ha sottolineato anche la necessità di disporre – in particolare nei porti – di idonee aree attrezzate per lo svolgimento dei controlli. A tal proposito **Spediporto**, realtà di Confetra a Genova, ha ribadito la piena disponibilità dell'associazione a supportare, anche dal punto di vista finanziario, un'iniziativa per la creazione di un'area dedicata sulla quale peraltro deve necessariamente convergere l'assenso dell'Autorità di Sistema portuale.

Il Ministero si è impegnato ad effettuare *update* mensili sui vari argomenti trattati, tra cui anche il pagamento on line dei Nulla Osta sanitari e l'accreditamento dei laboratori di analisi privati.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Indirizzo email:

Registrati

ULTIME POPOLARI VIDEO



LOGISTICA / 2 ore fa

Proposte di Confetra sul Milleproghe



LOGISTICA / 3 ore fa

Ponte Graci, tra 15 giorni al via il cantiere



SHIPPING / 3 ore fa

I del'fini di Golfo Aranci



LOGISTICA / 3 ore fa

Trasporti, insularità: le ragioni di Sardegna in Europa



SHIPPING / 3 ore fa

Gruppo Onorato in difesa dell'ambiente

AUTOTRASPORTO: **CONFETRA** LIGURIA, CON CONGESTIONE GENOVA VERSO RESA
CONTI SISTEMA

AGENZIA

KRONOS

SEZIONE

ECONOMIA

AUTOTRASPORTO: **CONFETRA** LIGURIA, CON CONGESTIONE GENOVA VERSO RESA
CONTI SISTEMA =

Roma, 16 gen. (Adnkronos) - "La congestione di Genova e i rincari sulle autostrade del mare spingono il trasporto su gomma verso una crisi che danneggerà tutto il Sistema-Italia. Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di Genova, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado". A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell'autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di Genova e i tempi di attesa per il ritiro dei container in porto è Alessandro Laghezza, Presidente di **Confetra** Liguria.

"Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico", dice Laghezza.

Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l'autotrasporto, Laghezza denuncia i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. (segue)

(Mcc/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

16-GEN-20 10:55

NNNN

AUTOTRASPORTO: **CONFETRA** LIGURIA, CON CONGESTIONE GENOVA VERSO RESA
CONTI SISTEMA (2) =

(Adnkronos) - "Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria. Con l'85% dei container

sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del "laissez faire" potrebbe - secondo il Presidente di **Confetra** Liguria - sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza".

Per Laghezza, "vale per la congestione di Genova, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano".

"Tutti - conclude Alessandro Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio".

(Mcc/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222
16-GEN-20 10:55

NNNN

CONFETRA LIGURIA, CON CONGESTIONE GENOVA VERSO RESA CONTI SISTEMA = Roma, 16 gen. (Adnkronos) - "La congestione di Genova e i rincari sulle autostrade del mare spingono il trasporto su gomma verso una crisi che danneggerà tutto il Sistema-Italia. Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di Genova, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado". A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell'autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di Genova e i tempi di attesa per il ritiro dei container in porto è Alessandro Laghezza, Presidente di

Confetra Liguria. "Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico", dice Laghezza. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l'autotrasporto, Laghezza denuncia i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. (segue) (Mcc/AdnKronos) ISSN 2465 - 1222 16-GEN-20 10:55 NNNN

Il Pd ritira l'emendamento Psa-Sech. Becce: "Nessun interesse particolare, avrebbe aiutato tutti i terminal"

Genova - Il presidente dei terminalisti: "Il divieto va eliminato perchè pone i nostri operatori in condizioni di svantaggio rispetto al mercato e ai competitor europei".

Genova - "E' una questione sostanziale, non di metodo: il "18 comma 7" è un ostacolo allo sviluppo dei terminal italiani e ci pone in condizioni di inferiorità rispetto ai competitor europei". Luca Becce, presidente di Assiterminal, ha da poco saputo che il Pd ritirerà l'"emendamento Psa-Sech". "Ma non chiamatelo così. Perchè è da dieci anni che discutiamo di questo, dell'eliminazione cioè di un serio ostacolo allo sviluppo di tutti i terminal italiani". Facciamo notare però che la tempistica è un po' sospetta: "Non è vero. Dobbiamo smettere in questo Paese di pensare che dietro ogni istanza di riforma ci siano interessi personali. Così non adiamo da nessuna parte".

ALTA TENSIONE DOPO L'AFFONDO DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Porti tassati, sindacati in trincea «Il governo non può tacere»

Cgil e Cisl strigliano l'esecutivo: «Inaccettabile non reagire all'ingerenza Ue». Paita (Italia Viva): «Serve un'azione politica, la ministra intervenga»

Simone Gallotti / GENOVA

La chiamata alle armi arriva dal parlamento, non dal governo. Almeno per ora. Se i deputati cominciano a muoversi, l'esecutivo sta ancora pensando alla creazione di una task force tecnica per tentare l'ultimo assalto a Bruxelles e provare a limare il provvedimento della Commissione sui porti italiani. Come raccontato ieri dal *Secolo XIX/The Medi Telegraph*, l'Europa ha pubblicato in *Gazzetta* la "sentenza": le Authority italiane non pagano le tasse e per questo falsano la concorrenza tra gli scali del Continente, aprendo nel contempo un'indagine formale.

PRESSING SULLA DE MICHELI

Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, è la prima a intervenire: «Serve una risposta unitaria del settore - scrive la parlamentare ligure - L'interpretazione di Bruxelles non tiene conto né del funzionamento del sistema fiscale italiano né della qualità pubblica delle Authority. Serve una risposta unitaria per far valere le ragioni delle autorità portuali italiane». La Paita chiede al governo un'azione politica e per questo "convoca" in parlamento la ministra: «Chiederemo un'audizione in commissione del ministro dei Trasporti e delle categorie interessate al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità portuali italiane».

OPERATORI E SINDACATI IN ALLARME

Ieri Confetra, la confederazio-

ne della logistica italiana, ha incontrato la ministra De Micheli. La lista delle emergenze del settore è lunga, ma quella più urgente è lo scontro con Bruxelles: «La Commissione non ha nulla da dire all'Austria sui transiti limitati al Brennero?» Attacca Ivano Russo, direttore generale della Confederazione. «Ribadisco che la natura delle nostre Authority nazionali è puramente pubblicista e regolatoria. E' un dato che mi sembra sia sfuggito invece nell'analisi della Commissione. Vorrei sapere invece quali iniziative sta assumendo l'Europa rispetto alle palesi violazioni del trattato unico sulla libera concorrenza che l'Austria sta perpetrando con i limiti ai transiti dei camion al Brennero. Quella è una vicenda che grida vendetta! Perché non è una questione di sostenibilità ambientale: la limitazione infatti vale per tutti, tranne che per i mezzi con origine e destinazione in Austria».

Anche i sindacati scendono in campo: «La posizione dell'Ue è un atto che mette in seria discussione l'assetto della legge 84/94 e quindi dell'intero sistema portuale italiano - attacca Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - Il nostro modello non va paragonato a quello degli altri Paesi e non va messo in discussione. Il governo non può continuare ad essere in una posizione di attesa». Anche la Cisl è dura: «Se Bruxelles costringesse l'Italia al cambiamento della natura giuridica delle Authority - spiega il Segretario Generale della Cisl Liguria Luca Maestripieri - diventerebbe automatico imboccare una nuova strada. La riforma Delrio non ha risolto tutti i nodi, ma la società per azioni creerebbe nuovi problemi. Molto un ente pubblico economico».—

Laghezza (Confetra Liguria), non affrontare le emergenze dell'autotrasporto potrebbe sortire conseguenze disastrose

È urgente - ha sottolineato - che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso

inforMARE - Una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre a rischio l'intero sistema logistico e, in definitiva, economico italiano. Lo ha denunciato Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, evidenziando che una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria.

Laghezza ha sottolineato che, «con l'85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del “laissez faire” potrebbe sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza. Vale - ha specificato il presidente di Confetra Liguria - per la congestione di Genova, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile - ha osservato Laghezza - che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano».

«Tutti - ha concluso il presidente di Confetra Liguria - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio». (2/1)

Tasse Ue ai porti, la Lega si muove in Europa: "Il governo batta un colpo"

Genova - Campomenosi e Rixi all'attacco: "Da mesi denunciavamo questo rischio e Roma non ha fatto nulla. Non possiamo farci imporre una privatizzazione degli scali sul modello del Nord Europa".

Genova - "L'inerzia da parte del governo Pd-M5s è grave e preoccupante. Serve un'azione concreta e tempestiva per tutelare interessi strategici del nostro Paese quali quelli legati al mondo della logistica, ma sembra che nessuno tra i giallo-rossi sappia esattamente cosa sia un porto e quale sistema di regole ne disciplini l'attività". La Lega si muove anche in Europa, dopo la pubblicazione della Commissione della decisione di voler tassare le Authority italiane come se fossero imprese. Così all'attacco partono il capo delegazione al parlamento europeo Marco Campomenosi, e il responsabile trasporti del partito Edoardo Rixi. **"Da mesi esterniamo le nostre preoccupazioni sulla tematica della tassazione a livello portuale, ma da Roma nessuna risposta.** Dopo i disastri della riforma Del Rio, esigiamo che il modello di governance portuale esistente in Italia e in diverse altre realtà del sud Europa sia difeso per evitare che la Commissione Europea ci imponga l'ennesima privatizzazione di servizi - secondo un modello già in uso nel nord Europa - senza permetterci di considerare la funzione pubblica delle autorità portuali, e difendere gli operatori da oneri eccessivi e continuare ad avere la possibilità dell'intervento pubblico per i doverosi investimenti infrastrutturali che da anni i nostri porti reclamano: abbiamo avuto numerosi incontri a livello nazionale ed europeo e sollevato la questione con la nuova Commissione Europea e la rappresentanza del Governo a Bruxelles, chiedendo un riscontro. L'impegno da parte della Lega per difendere i nostri porti e mantenerli competitivi è massimo, ma purtroppo il Ministro De Micheli e l'esecutivo finora non hanno fatto alcunché. Riceviamo messaggi di grande preoccupazione dal mondo dei terminalisti e da quello delle piccole e medie imprese e delle rappresentanze dei lavoratori. Non c'è più tempo da perdere: il governo, se c'è, batta un colpo".



In dieci anni l'Italia ha perso quasi il 40 per cento delle merci trasportate su strada

Un miliardo e mezzo di tonnellate di merci trasportate su strada nel 2008, soltanto 920 milioni nel 2018, con un saldo passivo di oltre il 40 per cento dei “carichi” persi per strada in dieci anni. A raccontare il crollo verticale del trasporto merci su gomma sono i dati Eurostat citati nel volume ‘100 numeri per capire l’autotrasporto’ realizzato dal periodico Uomini e Trasporti. Uno studio, presentato al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che racconta anche come nello stesso periodo l’Italia dell’autotrasporto abbia perso quota in Europa attestandosi come sesto mercato per quantità di merci trasportate, dopo Germania, Francia, Spagna, Gran Bretagna e Polonia, perdendo una po posizione rispetto al quinto posto del 2008. Un “bilancio”, redatto utilizzando anche dati Inail, Istat e Infocamere, pesantemente in rosso che mostra una leggera inversione di tendenza proprio nel 2018 quando, per la prima volta nel periodo esaminato, i traffici su gomma sono cresciuti del 4 per cento rispetto al 2017 (chiuso a quota 885,4 milioni di tonnellate). Una ripresa che però viene definita “debolissima” e che nel 2019 “potrebbe già svanire” perché secondo la nota generale di **Confetra** “si assisterebbe a un rallentamento della crescita e in certi casi a una nuova inversione di tendenza”.

Confetra Liguria, congestione nodo logistico di Genova: autotrasporto al collasso necessarie azioni concrete



"L'autotrasporto della **Liguria** è al collasso", lo denunciano le associazioni di settore preoccupate per la congestione del **nodo logistico di Genova** e i tempi di attesa per il ritiro dei container in porto

"Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di Genova, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa

cavalcare un'utopia", dichiara **Alessandro Laghezza**, Presidente di **Confetra Liguria**.

"L'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati – continua - oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria".

"È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla **condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto** come componente fondamentale del sistema logistico italiano.

"Tutti – conclude Alessandro Laghezza – **scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto**, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio".

Emergenza autostrade Liguria, Confetra : "Si rischia black out dell'economia"



Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di Genova, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico.

A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell'autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di Genova e i tempi di attesa per il ritiro dei container in porto è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l'autotrasporto, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria.

Con l'85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del "laissez faire" potrebbe – secondo il Presidente di Confetra Liguria – sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza. Vale per la congestione di Genova, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano.

“Tutti – conclude Alessandro Laghezza – scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un’economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio”.

Congestione autotrasporto, Confetra Liguria preoccupata

Tremila mezzi pesanti intorno a Genova, 1,500 intorno a La Spezia. Tutti i giorni. Laghezza: "Diamoci da fare. Spostare tutto su ferrovia è un'utopia"

Tremila mezzi che ogni giorno movimentano container attraverso il porto di Genova. Altri 1,500 attraverso La Spezia e in prospettiva più di un migliaio in uscita e ingresso dal nuovo terminal container di Savona Vado. «Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è un altro, come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico». Per il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, la sfida logistica dei prossimi mesi per l'area industriale del Nord Ovest Italia è questa.

Laghezza interviene sulle difficoltà della circolazione dei mezzi pesanti soprattutto nel nodo logistico di Genova, con lunghi tempi di attesa per il ritiro dei container. Al di là della competizione tra rappresentanti della merce, spedizionieri e autotrasportatori, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi di quest'ultimo metterebbe in crisi il sistema logistico e in definitiva quello economico italiano. Secondo Laghezza, «con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria».

Con l'85 per cento dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del lasciar fare potrebbe, secondo il presidente di Confetra Liguria, sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi. «Vale – spiega – per la congestione di Genova, per le autostrade del mare, per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano. Tutti – conclude Laghezza – scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio».

Laghezza (Confetra Liguria) fa scattare l'allarme, autotrasporto verso la resa dei conti finale

(FERPRESS) – Genova, 16 GEN – Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di Genova, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico.

A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell'autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di Genova e i tempi di attesa per il ritiro dei container in porto è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l'autotrasporto, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria.

Con l'85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del "laissez faire" potrebbe – secondo il Presidente di Confetra Liguria – sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza. Vale per la congestione di Genova, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano.

“Tutti – conclude Alessandro Laghezza – scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio”.

A Milano la quarta edizione di "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry"

Il confronto si articolerà su geoeconomia e geopolitica, Via della Seta e Guerra dei Dazi, Brexit e Corridoi Europei Ten T, 5G e innovazione tecnologica

Milano - Torna [Shipping Meet Industry](#), evento patrocinato e ospitato da Assolombarda e promosso da **Confetra**, Alsea e Propeller Club. **L'Italia nel Secolo della Logistica** è il macro-tema attorno a cui ruoteranno contenuti e relatori sia delle due sessioni istituzionali di apertura e chiusura, sia dei diversi workshop tematici che animeranno la "due giorni" milanese.

Riprendendo le riflessioni avviate in occasione dell'assemblea pubblica della Confederazione dello scorso novembre, Agorà 2019, il confronto si articolerà su geoeconomia e geopolitica, Via della Seta e Guerra dei Dazi, Brexit e Corridoi Europei Ten T, 5G e innovazione tecnologica. Spazio anche ad approfondimenti sugli aspetti regolatori europei: **Ber, Tue libera circolazione e Golden Power su tutti**. L'emergenza infrastrutturale e la Green logistic chiuderanno un panel di temi che si annuncia quanto mai ricco e articolato. "Da quest'anno [Confetra](#) è main sponsor di questo evento e membro del Comitato promotore della manifestazione. Come avevamo annunciato, investire sul dialogo permanente e strutturato tra industry logistica e settore manifatturiero è per noi elemento strategico e qualificante della nostra idea di sviluppo e di Paese. Insieme rappresentiamo quasi il 28% del PIL nazionale e la centralità assunta dal time to transfert delle merci – siano esse materie prime per le imprese di trasformazione italiane, nostre eccellenze produttive da esportare nel mondo, o beni destinati direttamente al consumatore finale – è oggi uno dei principali asset per rendere una economia competitiva e dinamica su scala globale" dichiara **il presidente di Confetra Guido Nicolini** presentando l'evento.

La presidente di Alsea, Betty Schiavoni, aggiunge: "**Alsea è soggetto promotore della Shipping meet Industry** fin dalla sua nascita, quattro anni fa, ritenendo imprescindibile il connubio tra industria e logistica/spedizioni. Quest'anno, grazie anche alla partecipazione della nostra Confederazione, cerchiamo di fare un passo ulteriore visto il mutato contesto internazionale che pone sempre più al centro delle scelte geopolitiche il sistema dei trasporti e della logistica così come hanno compreso da decenni i tedeschi e come stanno facendo i cinesi con la nuova Via della Seta. È necessario che il nostro Paese prenda consapevolezza di ciò, in particolare la nostra politica, che storicamente ha destinato, ingiustificatamente, una scarsa attenzione al nostro settore".

Per **Riccardo Fuochi, presidente The International Propeller Club Port of Milan**: "La quarta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è senza dubbio la più vasta da sempre, come ampiezza di tematiche e come varietà dell'estrazione dei relatori. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione, è da sempre anche quella degli International Propeller Club, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale".

Tra i relatori, hanno già confermato la partecipazione: **Daniele Rossi (presidente Assoport)**, Marco Conforti (membro del Board europeo di Feport), **Silvia Moretto** (presidente di Fedespedi), Umberto Masucci (presidente The International Propeller Clubs Italia), Massimo Deandrei (direttore generale SRM), **Enrico Maria Pujia** (dirigente generale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), [Francesco Maresca](#) (assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di Genova), Stefano Valvason (direttore generale A.P.I. Associazione Piccole e Medie Industrie), Laura Castellani (direttore della Direzione centrale Organizzazione e digital transformation, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), Clara Riconzi (presidente OITA), [Irene Pivetti](#) (presidente Assoferr), **Eugenio Muzio** (presidente Commissione Intermodalità, Assologistica).

Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry

La quarta edizione il 30 e 31 gennaio a Milano, Centro Congressi Assolombarda

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è l'appuntamento annuale di riferimento per il confronto tra mondo della produzione e del commercio, operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci e realtà politico-amministrativa. Una manifestazione unica in Italia che può vantare la presenza nel Comitato Promotore di **Confetra, ALSEA e International Propellers Club.**

Il filo conduttore dell'edizione 2020 è **l'industria, la logistica e i trasporti italiani nel mondo, all'epoca del ritorno dei confini e della diffusione delle tecnologie disruptive**; la parola chiave è **competitività** del sistema industria-logistica-trasporti italiano. Si tratta di tematiche centrali nelle tendenze, nei fenomeni di ampia portata e negli eventi puntuali che costellano la cronaca geopolitica ed economica degli ultimi mesi: dalla "nuova guerra fredda" alla Brexit, dalla crescente instabilità nel Mediterraneo alla persistente questione delle infrastrutture, fino alla crescita e diffusione delle tecnologie *disruptive*, dall'automazione e robotica all'intelligenza artificiale e alla blockchain.

La sessione di apertura sarà dedicata a **Geopolitica, Geoeconomia e Geologica: l'Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato**, una questione fondamentale per un Paese come il nostro, legato strettamente agli scambi e alle catene di approvvigionamento globali. gli aspetti presi in esame sono molti: l'ambiente fisico e virtuale dove si dispiega l'attività logistica, con hub, passaggi obbligati, bypass, nuove rotte. E poi il tratto mediterraneo della Belt Road, con i suoi rami verticali (Adriatico/Balcani e Nordafrica) di cui dovremmo (pre)occuparci di più. Legato a questo c'è il tema dell'irruzione della ferrovia nei traffici a lunga distanza, con il ritorno delle ferrovie transcontinentali. Infine, i riflessi e rimedi della Brexit sull'Italia per non interrompere un legame storico, cui fa da contraltare l'entrata in vigore del codice doganale europeo e lo strumento giuridico che uno Stato come il nostro ha a disposizione per difendere i propri interessi in campo logistico, il Golden Power, esteso oltre le telecomunicazioni e la difesa.

Nel pomeriggio della prima giornata la posizione dell'Italia verrà ulteriormente esaminata in due declinazioni, quella della **competitività del sistema** e quella della **competizione all'interno del sistema**, un tema raramente trattato ma cruciale in tempi di necessaria ottimizzazione delle risorse. In parallelo verranno esaminate le molte componenti della **sostenibilità nella logistica**, compresi aspetti che stanno per venire alla ribalta, come il consumo di suolo.

Per quanto riguarda le tecnologie *disruptive*, uno degli approfondimenti sarà su **Cryptologica e alla logistica connessa.**

Secondo una ricerca del World Economic Forum, **un quinto dei costi relativi alla spedizione di un container su una tratta internazionale è da attribuire alla creazione, elaborazione e gestione della documentazione.** Una delle conseguenze è che, soprattutto nel passaggio da un attore della catena logistica al successivo, si possono verificare errori che fanno perdere tempo e denaro, ma anche provocare complicazioni peggiori. Secondo le statistiche del Cargo Incident Notification System un quarto di tutti gli incidenti gravi che avvengono a bordo delle portacontainer è da attribuire a errori nella descrizione del carico.

Non è quindi sorprendente che il settore dei trasporti e della logistica siano caratterizzati da un **utilizzo crescente delle soluzioni ICT** con l'obiettivo di **ridurre il carico documentale e automatizzarne la gestione e di migliorare il monitoraggio e il tracciamento dei carichi e dei veicoli.** La tendenza subirà un'accelerazione nei prossimi anni grazie alle innovazioni in questo campo. Tra le più importanti ci sono i distributed ledger privati e pubblici basati sulla crittografia e l'Internet of Things. La diffusione di sensori IoT a basso costo permette infatti di generare dati ricchi di informazioni su di un carico specifico (posizione, temperatura, orientamento spaziale, ecc.) che possono attivare automaticamente le regole scritte in una blockchain.

Una recente ricerca di Allied Market Research stima **il valore del solo mercato delle cryptotecnologie per la logistica a 9,8 miliardi di dollari nel 2025, con una crescita media annua di oltre l'80%.**

Sono cifre impressionanti confermate dagli investimenti in corso. Secondo un recente studio del Boston Consulting Group, **solo dal 2013 all'inizio del 2019 il venture capital ha investito 300 milioni di dollari su start-up attive in questo ambito,** cui vanno aggiunti gli investimenti diretti degli operatori logistici.

Il rovescio della medaglia è che la crescente digitalizzazione porta a maggiore rischio di violazione dei sistemi informatici di gestione delle diverse fasi logistiche, e all'ampliarsi della "superficie d'attacco" a disposizione degli hacker. Paradossalmente però il maggiore ostacolo ad una più rapida ed ampia adozione di queste tecnologie è la resistenza degli operatori. Ancora più paradossale è il fatto che gli operatori sono convinti che effettivamente le tecnologie saranno in grado di risolvere i problemi, sino a cambiare completamente il settore. Questa situazione è messa in luce dal già citato studio di BCG, secondo cui **l'88% dei professionisti della logistica e dei trasporti è convinta che la blockchain e le tecnologie collegate cambieranno il settore, ma tre quarti degli stessi soggetti esplorano l'opportunità solo in modo superficiale o per niente del tutto.**

La causa fondamentale non sono le difficoltà o i rischi tecnologici ma la mancata cooperazione e lo scarso coordinamento tra gli operatori soprattutto appartenenti a diversi segmenti della catena logistica.

D'altra parte, alcuni giganti del settore hanno imboccato decisamente la strada, ed **essendo blockchain e IoT tecnologie di rete, la loro affermazione è destinata a diventare inarrestabile superata una certa soglia di adozione.** Quanto siamo vicini alla soglia? Chi lo scoprirà per primo avrà guadagnato un vantaggio competitivo.

Durante la sessione dedicata, in programma nel pomeriggio del primo giorno di conferenze, si cercherà di capire cosa sta accadendo in Italia, come si stanno muovendo operatori ed istituzioni, e come l'adozione di queste tecnologie possa contribuire alla competitività del sistema logistico nazionale.

Il programma della edizione 2020 offrirà analisi e prospettive anche sulle infrastrutture e la loro integrazione con i sistemi industriali con la sessione **"C"è da riempire i container"**; approfondimenti anche su **logistica e trasporti per le piccole e medie imprese; logistica di qualità per i nostri prodotti di qualità; logistica e i trasporti a temperatura controllata per l'alimentare.**

Torna Shipping Meet Industry, evento patrocinato ed ospitato da Assolombarda e promosso da Confetra, Alsea e Propeller Club.

Milano 30 e 31 gennaio, Logistica e manifattura dialogano su prospettive economiche del paese

Torna *Shipping Meet Industry*, evento patrocinato ed ospitato da Assolombarda e promosso da Confetra, Alsea e Propeller Club. *L'Italia nel Secolo della Logistica* è il macro tema torno cui ruoteranno contenuti e relatori sia delle due Sessioni Istituzionali di apertura e chiusura, sia dei diversi workshop tematici che animeranno la “due giorni” milanese. Riprendendo le riflessioni avviate in occasione dell'Assemblea Pubblica della Confederazione dello scorso novembre, Agorà 2019, il confronto si articolerà su geoeconomia e geopolitica, Via della Seta e Guerra Dei Dazi, Brexit e Corridoi Europei Ten T, 5G e innovazione tecnologica. Spazio anche ad approfondimenti sugli aspetti regolatori europei: BER, TUE libera circolazione e Golden Power su tutti. L'emergenza infrastrutturale e la green logistic chiuderanno un panel di temi che si annuncia quanto mai ricco e articolato.

“Da quest'anno Confetra è main sponsor di questo evento e membro del Comitato Promotore della manifestazione. Come avevamo annunciato, investire sul dialogo permanente e strutturato tra industry logistica e settore manifatturiero è per noi elemento strategico e qualificante della nostra idea di sviluppo e di Paese. Insieme rappresentiamo quasi il 28% del PIL nazionale, e la centralità assunta dal time to transfert delle merci – siano esse materie prime per le imprese di trasformazione italiane, nostre eccellenze produttive da esportare nel mondo, o beni destinati direttamente al consumatore finale – è oggi uno dei principali asset per rendere una economia competitiva e dinamica su scala globale” dichiara il Presidente di Confetra Guido Nicolini presentando l'evento.

La Presidente di Alsea Betty Schiavoni, aggiunge: “Alsea è soggetto promotore della Shipping meet Industry fin dalla sua nascita quattro anni fa ritenendo imprescindibile il connubio tra industria e logistica / spedizioni. Quest'anno, grazie anche alla partecipazione della nostra Confederazione, cerchiamo di fare un passo ulteriore visto il mutato contesto internazionale che pone sempre più al centro delle scelte geopolitiche il sistema dei trasporti e della logistica così come hanno compreso da decenni i tedeschi e come stanno facendo i cinesi con la nuova Via della Seta. È necessario che il nostro Paese prenda consapevolezza di ciò, in particolare la nostra politica, che storicamente ha destinato, ingiustificatamente, una scarsa attenzione al nostro settore”. Per Riccardo Fuochi, Presidente The International Propeller Club Port of Milan: "La quarta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è senza dubbio la più vasta da sempre, come ampiezza di tematiche e come varietà dell'estrazione dei relatori. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione, è da sempre anche quella degli International Propellers Clubs, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale". Tra i relatori, hanno già confermato la partecipazione: Daniele Rossi (Presidente Assoport), Marco Conforti (membro del Board europeo di Feport), Silvia Moretto (Presidente di Fedespedi), Umberto Masucci (Presidente The International Propeller Clubs Italia), Massimo Deandrei (Direttore Generale SRM), Enrico Maria Pujia (Dirigente Generale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Francesco Maresca (Assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di Genova), Stefano Valvason (Direttore Generale, A.P.I. Associazione Piccole e Medie Industrie), Laura Castellani (Direttore della Direzione centrale Organizzazione e digital transformation, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), Clara Ricozzi (Presidente OITA), Irene Pivetti (Presidente Assoferr), Eugenio Muzio (Presidente Commissione Intermodalità, Assologistica).

Torna Shipping Meet Industry, evento patrocinato ed ospitato da Assolombarda e promosso da Confetra, Alsea e Propeller Club.

Milano 30 e 31 gennaio, Logistica e manifattura dialogano su prospettive economiche del paese

Torna *Shipping Meet Industry*, evento patrocinato ed ospitato da Assolombarda e promosso da Confetra, Alsea e Propeller Club. *L'Italia nel Secolo della Logistica* è il macro tema torno cui ruoteranno contenuti e relatori sia delle due Sessioni Istituzionali di apertura e chiusura, sia dei diversi workshop tematici che animeranno la “due giorni” milanese. Riprendendo le riflessioni avviate in occasione dell'Assemblea Pubblica della Confederazione dello scorso novembre, Agorà 2019, il confronto si articolerà su geoeconomia e geopolitica, Via della Seta e Guerra Dei Dazi, Brexit e Corridoi Europei Ten T, 5G e innovazione tecnologica. Spazio anche ad approfondimenti sugli aspetti regolatori europei: BER, TUE libera circolazione e Golden Power su tutti. L'emergenza infrastrutturale e la green logistic chiuderanno un panel di temi che si annuncia quanto mai ricco e articolato.

“Da quest'anno Confetra è main sponsor di questo evento e membro del Comitato Promotore della manifestazione. Come avevamo annunciato, investire sul dialogo permanente e strutturato tra industry logistica e settore manifatturiero è per noi elemento strategico e qualificante della nostra idea di sviluppo e di Paese. Insieme rappresentiamo quasi il 28% del PIL nazionale, e la centralità assunta dal time to transfert delle merci – siano esse materie prime per le imprese di trasformazione italiane, nostre eccellenze produttive da esportare nel mondo, o beni destinati direttamente al consumatore finale – è oggi uno dei principali asset per rendere una economia competitiva e dinamica su scala globale” dichiara il Presidente di Confetra Guido Nicolini presentando l'evento.

La Presidente di Alsea Betty Schiavoni, aggiunge: “Alsea è soggetto promotore della Shipping meet Industry fin dalla sua nascita quattro anni fa ritenendo imprescindibile il connubio tra industria e logistica / spedizioni. Quest'anno, grazie anche alla partecipazione della nostra Confederazione, cerchiamo di fare un passo ulteriore visto il mutato contesto internazionale che pone sempre più al centro delle scelte geopolitiche il sistema dei trasporti e della logistica così come hanno compreso da decenni i tedeschi e come stanno facendo i cinesi con la nuova Via della Seta. È necessario che il nostro Paese prenda consapevolezza di ciò, in particolare la nostra politica, che storicamente ha destinato, ingiustificatamente, una scarsa attenzione al nostro settore”.

Per Riccardo Fuochi, Presidente The International Propeller Club Port of Milan: "La quarta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è senza dubbio la più vasta da sempre, come ampiezza di tematiche e come varietà dell'estrazione dei relatori. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione, è da sempre anche quella degli International Propellers Clubs, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale”.

Tra i relatori, hanno già confermato la partecipazione: Daniele Rossi (Presidente Assoport), Marco Conforti (membro del Board europeo di Feport), Silvia Moretto (Presidente di Fedespedi), Umberto Masucci (Presidente The International Propeller Clubs Italia), Massimo Deandrei (Direttore Generale SRM), Enrico Maria Pujia (Dirigente Generale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Francesco Maresca (Assessore allo Sviluppo Economico

Portuale e Logistico, Comune di Genova), Stefano Valvason (Direttore Generale, A.P.I. Associazione Piccole e Medie Industrie), Laura Castellani (Direttore della Direzione centrale Organizzazione e digital transformation, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli), Clara Riconzi (Presidente OITA), Irene Pivetti (Presidente Assoferr), Eugenio Muzio (Presidente Commissione Intermodalità, Assologistica).

Becce: “Tema posto fin dal primo giorno di mandato”

Il presidente di Assiterminal replica al vice Legora De Feo, che lo aveva attaccato sul supporto all’emendamento del PD per abrogare il divieto di doppia concessione

“L’abrogazione del comma 7 dell’articolo 18 è un tema che posi all’attenzione degli associati pubblicamente fin dal primo giorno del mio mandato”.

Inizia così la replica che Luca Becce, presidente di Assiterminal, fa a Pasquale Legora De Feo, numero due dell’associazione, che lo aveva attaccato per il plauso all’iniziativa del Partito Democratico, intenzionato [a presentare un emendamento](#) al Milleproroghe per la cancellazione del divieto di doppia concessione oggi previsto per i terminalisti nei porti italiani: “Non sono certo io a fare ragionamenti legati alla contingenza. Semmai bisogna chiedersi perché qualcuno è improvvisamente diventato contrario all’abrogazione quando PSA e Sech hanno cominciato a trattare la nota operazione in corso”.

Rigettata l’accusa di un suo conflitto di interesse, Becce entra quindi nel merito: “Il settore è da anni concorde nel valutare obsoleto quel divieto, ma solo ora il mercato ha evidenziato formalmente e con forza un’esigenza impellente in questo senso”. Esigenze – conviene il numero uno di Assiterminal al rilievo sui molti casi borderline emersi nel tempo, proprio a Genova in primis (si ricordi [il parere dell’Avvocatura](#) sull’operazione TRGE) – affrontate finora “con escamotage giuridici complicati. Non vedo quindi quale sia il problema di intervenire con una norma condivisa da tutti che sposa esattamente la direzione imboccata spontaneamente dal mercato”.

A.M.

L'emendamento PSA-Sech non è morto, guerra in Assiterminal

Vazio (PD) pronto a una riformulazione “a tutela dell’interesse generale”, mentre Legora De Feo attacca Becce

Lunedì scade il termine per depositare emendamenti al Decreto Milleproroghe e il weekend si preannuncia scoppiettante per parlamentari e lobbisti interessati alla materia portuale.

Ieri nel giro di due ore il Partito Democratico, per bocca di Andrea Romano, deputato livornese della Commissione Trasporti, ha annunciato prima la [presentazione](#) e poi il [ritiro](#) dell’emendamento cosiddetto PSA-Sech, un intervento cioè per abrogare la norma (comma 7, articolo 18) della legge 84/94 che oggi impedisce a un terminalista di detenere due concessioni nel medesimo porto per operarvi la movimentazione della medesima tipologia di traffici.

Ora però si prepara una nuova svolta. Franco Vazio, infatti, deputato PD di Savona starebbe lavorando ad una nuova formulazione: “Stiamo facendo degli approfondimenti con i colleghi. Quell’intervento ha una valenza generale per la portualità italiana, ma occorre trovare una formulazione che non sia, come era il caso dell’emendamento [presentato](#) dalla Lega alla Finanziaria (e poi [ritirato](#), *nda*), pensato per una singola operazione. Occorre cioè equilibrio per non creare tensioni fra Autorità Portuali, non ledere le regole della concorrenza e per, al contempo, non ingessare però i nostri porti in situazioni obsolete che ne pregiudicano la competitività. Vedremo se entro lunedì troveremo la quadra”.

Il testo è ancora ufficioso, ma Vazio, che è avvocato, giocherà presumibilmente sull’esplicitazione della tutela della concorrenza, assegnando all’Autorità Portuale la discrezionalità di valutare, caso per caso, concentrazione per concentrazione, il mercato rilevante ai fini dell’eventuale restrizione concorrenziale, in relazione a traffici di un porto, dell’area geografica, alle infrastrutture e alla natura degli operatori coinvolti.

Che venga o meno presentato, il bubbone fra i terminalisti è comunque scoppiato. Il vicepresidente di Assiterminal, Pasquale Legora De Feo, amministratore delegato della napoletana Conateco (gruppo MSC), ha infatti attaccato duramente il presidente dell’associazione Luca Becce, che stamattina attraverso le colonne de *Il Secolo XIX* difendeva l’emendamento, rivendicandolo come un obiettivo associativo di “interesse generale” perseguito da “almeno 10 anni”.

“Il presidente di un’associazione che rappresenta il 90% degli operatori italiani non si deve permettere simili dichiarazioni senza condividerle prima con gli organi associativi. Questa mia reazione a caldo sarà presto ufficializzata in una lettera, perché io, come altri, non mi sento rappresentato da certe posizioni. A prescindere dal fatto che tecnicamente non si spiega dove sarebbe l’interesse generale del provvedimento, non è accettabile che Becce mischi i suoi interessi professionali (il riferimento è ai ruoli passati e presenti ricoperti in GIP, azionista di Sech, *nda*)”.

Andrea Moizo

Russo (Confetra): "Basta gossip. L'emendamento serve a tutto il settore"

Genova - Il direttore della confederazione della logistica: "Le dietrologie non mi appassionano. Altrimenti dovrei rispondere che chi invece si oppone lo fa perché dipendente di operatori contrari alla riforma. Questo livello volgare e allusivo non mi appartiene".

Genova - "Come spesso accade, le discussioni nel nostro settore sembrano surreali. Ci si nasconde dietro presunte questioni di "metodo" per non affrontare il "merito". Ogni legge impatta su dinamiche in corso di svolgimento. Allora non si rifinanzia Industria 4.0 perché attualmente ci sono note e grandi imprese che stanno facendo investimenti in tecnologia e che ne trarrebbero benefici?" **Ivano Russo**, direttore di Confetra, sta con Assiterminal e con il presidente dell'associazione Luca Becce che ieri ha difeso lo "spirito" dell'emendamento Psa-Sech presentato (e poi ritirato e oggi ripresentato) dal Pd.

Ma il metodo non è un po' sospetto? Sembra fatto tutto in sordina per un'operazione a favore di due gruppi nel porto di Genova?

"Assolutamente no. Tanto è trasparente il percorso, che ieri il deputato che ha presentato l'emendamento lo ha dichiarato alle agenzie di stampa..."

E sui tempi? E' una coincidenza che tutto questo pressing arrivi ora che va conclusa la fusione tra Psa e Sech?

"E cosa facciamo? Se una procedura amministrativa dura 2 anni, il Parlamento non può più occuparsi di quella materia per due anni? E se finita un'operazione se ne apre un'altra in un porto diverso, non si legifera mai più? Ma voglio essere ancora più netto. Ammettiamo pure che il caso specifico di Genova ponga le Istituzioni di fronte alla necessità di sciogliere finalmente tale nodo: quale sarebbe lo scandalo? Non hanno forse Governo e Parlamento discusso di una norma sullo "scudo penale" a partire dal caso Ilva Taranto Accerol Mittal? Il livello gossipparo che anima le discussioni nel nostro settore, ribadisco, è avvilente".

Il vostro presidente, Guido Nicolini, è stato manager di un'azienda del gruppo Gip, l'operatore che controlla il Sech. Non c'è conflitto di interesse?

"Ma figuriamoci! Il superamento dell'articolo 18 comma 7 è in cima alle priorità di tutto il settore da anni. E' un ostacolo al mercato, tanto che sono gli stessi operatori, tutti, a chiedere che venga eliminato. E politicamente ci stanno provando tutti i partiti, a riprova che non si tratta di salvaguardare l'interesse di una parte, ma la competitività di tutto il sistema. Le dietrologie non mi appassionano. Altrimenti dovrei rispondere che chi invece si oppone lo fa perché dipendente di operatori contrari alla riforma. Questo livello volgare e allusivo non mi appartiene. Mi interessa solo il merito".

Anche lei ritiene che quel pezzo della legge danneggi i terminal?

"Dico solo che a mare si possono fare alleanze, oligopoli e cartelli, integrazioni verticali e orizzontali. A terra invece non si possono fare ordinarie operazioni di merger&acquisition per accrescere la massa critica dell'industria terminalistica italiana. Qual è l'utilità per il nostro sistema portuale? L'Italia è l'unico Paese europeo ad avere una simile legislazione autorestrittiva: è normale? È utile? È ancora attuale dopo 30 anni dalla 84/94? Io penso proprio di no".

VIA ALL'INDAGINE FORMALE CON LA PUBBLICAZIONE SULLA GAZZETTA UFFICIALE

Si arroventa la sfida con l'Ue «Porti italiani da tassare»

L'inflessibile commissario Margrethe Vestager non arretra: «Sono aiuti di Stato». Sindacati dei trasporti: «Non esistono pratiche distorsive della concorrenza»

TRIESTE. Si arroventa la partita con l'Ue sul nodo della tassazione delle attività portuali. Per la Commissione si tratta di aiuti di Stato e perchè non ci siano dubbi pubblica "la sentenza" sulla Gazzetta ufficiale con l'avvio della indagine formale: «I porti italiani vanno tassati». Secondo Bruxelles le operazioni delle infrastrutture portuali costituiscono un'attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all'imposta societaria così come i privati.

Il governo è convinto di poter superare il conflitto: «Evitare potenziali contenziosi avviando un negoziato con le istituzioni di Bruxelles», questa la parola d'ordine del ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Il governo di fatto sta preparando una task force tecnica in grado di elaborare le controdeduzioni da spedire a Bruxelles. Nelle controdeduzioni si punterebbe a valorizzare la natura giuridica delle Autorità di sistema portuale sostenendo al contrario che i porti italiani non possono essere equiparati a imprese e non godono di un vantaggio competitivo rispetto agli altri porti europei. Ma l'inflessibile commissario europeo alla Concorrenza Margrethe Ve-

stager non arretra. Un estratto del provvedimento, riportato da Meditegraph, La Commissione conclude quindi in via provvisoria che «la mancata assoggettazione delle AdSP italiane all'imposta sul reddito delle società contraddice i principi guida del sistema ita-

liano di tassazione del reddito delle società». La Commissione conclude in via provvisoria che «il mancato assoggettamento delle attività economiche svolte dai porti all'imposta sul reddito delle società comporta un vantaggio selettivo. La Commissione conclude inoltre in via provvisoria che tale trattamento più favorevole concesso dallo Stato e ad esso imputabile risulta idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-Ue». Da qui

l'accusa di aiuti di Stato. Come si è arrivati a questo punto? Nell'aprile dello scorso anno, come stabilito dalla Direzione generale alla Concorrenza della Commissione europea, l'Unione europea ha detto che gli introiti delle authority portuali italiane sui canoni di concessione devono essere tassati, trattandosi di un profitto. In ballo ci sono cifre importanti. Le concessioni e le autorizzazioni pesano per il 50% dei bilanci delle Autho-

riety per un valore che si aggira intorno ai 100 milioni di euro, in base alle entrate del 2016. Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione della logistica italiana, in una dichiarazione al Secolo XIX di Genova, ribadisce che «la natura delle nostre Autho-

riety è puramente pubblicistica e regolatoria. Vorrei sapere quali iniziative sta assumendo l'Europa rispetto alle palesi violazioni del trattato unica sulla libera concorrenza che l'Austria sta perpetrando con i limiti ai transiti dei camion al Brennero». Anche i sindacati scendono in campo. «Si rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale. Bisogna spiegare alla Commissione che l'esenzione dell'imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese: così Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.— pcf

Confetra: l'Europa pensi alle violazioni dell'Austria con i limiti ai transiti al Brennero

IL CASO PSA-SECH

Porti, la pioggia di emendamenti scatena la battaglia in Assiterminal

Lettere di fuoco e inviti reciproci alle dimissioni tra Legora De Feo e il presidente Becce. Il deputato ligure Vazio (Pd) ripropone una versione light della riforma delle concessioni

Simone Gallotti / GENOVA

L'«emendamento Psa-Sech» sta facendo litigare il mondo portuale e sta trascinando nella polemica (e nel sospetto) anche la politica. Ieri poi sono volati gli stracci nelle associazioni, mentre il Pd, a meno di 24 ore dall'annuncio del ritiro del provvedimento che cancella un pezzo di legge portuale che potrebbe favorire l'unione dei due principali terminal di Genova, a sorpresa ha ripresentato il testo leggermente modifi-

cato, con la firma del deputato savonese Franco Vazio. E la guerra adesso è totale. Il provvedimento potrebbe così rispuntare nel decreto Milleproroghe, ma dopo le polemiche i Dem stanno ancora valutando la strategia migliore: il rischio è di schierarsi in una battaglia feroce tra operatori (Gip e Msc) ed era stata questa circostanza che aveva consigliato la ritirata degli emendamenti fotocopia presentati a dicembre da Lega, Forza Italia e altri. La mossa del Pd ha comunque

scatenato la guerra nei porti. Dopo l'intervista al presidente di Assiterminal Luca Becce pubblicata ieri dal *Secolo XIX*, in cui il numero uno si è dichiarato favorevole all'emendamento, è nata la «fronda» di una ventina di operatori, con-

trari al sostegno all'emendamento Psa-Sech. Così il vice presidente dell'associazione, Pasquale Legora De Feo, ha scritto una dura lettera, chiedendo a Becce di fare un passo indietro: «Personalmente credo che, se ritieni di dover esser

libero di esporre senza condizionamenti il tuo pensiero e portare avanti battaglie personali o dell'azienda/gruppo di cui sei esponente, la soluzione più idonea sia quella di rinunciare a cariche di vertice nell'associazione». Il testo è stato condiviso dalla «fronda» ed è evidente il riferimento all'appartenenza al gruppo Gip (Sech) di Becce. A Legora De Feo (che è manager di un terminal Msc) non è andato giù nemmeno lo stop alla trattativa sul contratto, dopo la po-

lemica tra il presidente e il Calp: un'altra questione personale, sostiene la «fronda», diventata di interesse generale per volere di Becce. «Credo che tu debba riflettere profondamente su quanto esposto e trarre le conclusioni relative al tuo comportamento». Il numero uno di Assiterminal ha risposto a muso duro: «Io chiedo invece le dimissioni di Legora De Feo» ha spiegato in serata al *MediTelegraph*: «Sono venti ribelli? Non credo proprio». E sulla polemica del Calp rispon-

de: «E' gravissimo. La decisione di interrompere a trattativa l'avevamo concordata tutti. Le dichiarazioni del vicepresidente mettono a rischio il tavolo e gli interessi dei terminalisti». Becce incassa il sostegno di *Confetra*: «L'emendamento è giusto» spiega il direttore Ivano Russo che scansa anche le polemiche sul presidente Guido Nicolini, già manager di una società di Gip (Sech): «Basta allusioni. E' il mercato a chiedere di eliminare quell'ostacolo. E' interesse di tutti».

Fercargo cresce e spera nei macchinisti

Si avvicina sempre più al 50% la quota di mercato delle imprese private, ma per il decollo del settore occorre personale: attesa domanda per 3mila lavoratori in 3 anni fra personale di macchina e altre figure specializzate

Secondo i dati diffusi dall'associazione di settore Fercargo, aderente a Confetra, il traffico ferroviario merci in Italia nel 2019 è stato di 49 milioni di Treno-Km, rispetto ai 47,4 milioni del 2018. Le società iscritte a Fercargo ne avrebbero prodotto 24 milioni, oltre l'8% in più rispetto ai 22,2 milioni del 2018. Più che compensando il calo conseguentemente ascrivibile a Mercitalia, che sarebbe quindi passata da 25,2 milioni del 2018 a 25 milioni del 2019.

“La crescita delle imprese aderenti a FerCargo, iniziata nell'anno 2008, mai interrotta, ha evitato l'estinzione del ferroviario merci in Italia, crollato nei volumi di traffico a causa della crisi economica del 2008; tuttavia rappresenta ancora quote di mercato troppo basse rispetto alle altre modalità di trasporto, soprattutto se considerate le quote modali del cargo ferroviario presenti in altri paesi Europei” recita una nota dell'associazione a firma del presidente Luigi Legnani, in cui si ribadisce in proposito “l'utilità delle politiche di sostegno al comparto avviate con la cura del ferro”.

Fra esse si inserisce il supporto alle attività di formazione del personale. Il Milleproroghe di cui a breve inizierà l'iter parlamentare di conversione in legge [ha previsto la proroga](#) per il 2020 del contributo di 2 milioni di euro alla formazione di macchinisti per il settore ferroviario cargo. I privati come Mercitalia, tuttavia, sperano in un rafforzamento dello stanziamento, sia sottoforma di un allargamento della platea di potenziali beneficiari a personale di manovra e di verifica, sia nel quantum.

Secondo quanto reso noto ad esempio da GTS Rail pochi giorni fa, infatti, il comparto nei prossimi 3 anni avrà bisogno nei prossimi 3 anni, fra macchinisti e altre figure specializzate, di circa 3.000 lavoratori. Ecco perché l'azienda barese, che cerca “10 primi agenti, cioè con piena responsabilità del convoglio, da assumere subito a tempo indeterminato e altri 10 entro la fine dell'anno” ha avviato una collaborazione con Rail Academy, centro di formazione riconosciuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) che organizza, gestisce ed eroga corsi di alta formazione professionale in ambito ferroviario.

Trasporto merci su rotaia, traffico in aumento del 4%

Lo evidenzia Fercargo, sottolineando che «protagoniste indiscusse di questo incremento sono state le imprese ferroviarie aderenti» all'associazione, indipendenti dal Gruppo Fs

Roma - L'anno appena passato ha segnato ancora un risultato positivo per il trasporto ferroviario delle merci in Italia, con un incremento del traffico, espresso in treni-km, di circa il 4%. Lo evidenzia **Fercargo**, sottolineando che «protagoniste indiscusse di questo incremento sono state le imprese ferroviarie aderenti» all'associazione, indipendenti dal Gruppo Fs, che «hanno registrato sul proprio dato rispetto al 2018, un incremento pari a circa l'8% raggiungendo il 49% del mercato nazionale e provocando una crescita del sistema pari a circa il 4%».

Nel dettaglio, si legge nella nota, **il traffico ferroviario merci in Italia nel 2019 è stato di 49 milioni di treni-Km**, rispetto ai 47,4 milioni del 2018; le imprese ferroviarie aderenti a FerCargo ne hanno prodotto 24 milioni nel 2019, rispetto ai 22,2 milioni del 2018. «La costante crescita del traffico ferroviario merci in Italia, iniziata nel 2015, conferma l'utilità delle politiche di sostegno al comparto avviate con la "cura del ferro"», afferma il **presidente di Fercargo, Luigi Legnani**, che aggiunge: «È doveroso ricordare però il ruolo degli operatori nuovi entrati nel mercato, le loro capacità e la tenacia manifestata in questi anni, fondamentali per rendere efficace la terapia. Tutto questo grazie alla liberalizzazione del mercato che ha permesso al trasporto ferroviario delle merci di assumere un nuovo e diverso modello rispetto al passato».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

MILLEPROROGHE: GAZZOLA, 'CON PACCHETTO CARGO TRENO STATO RISPARMIA 60 MLN/ANNO'

AGENZIA KRONOS

SEZIONE ECONOMIA

MILLEPROROGHE: GAZZOLA, 'CON PACCHETTO CARGO TRENO STATO RISPARMIA 60 MLN/ANNO' =

7 milioni tonnellate l'anno di prodotti in più trasferibili su ferro

Roma, 22 gen. (Adnkronos) - Un risparmio di 60 milioni l'anno per le casse pubbliche con un effetto leva sulla crescita: questo il risultato del 'pacchetto' di proposte di modifica al decreto milleproroghe sul trasporto ferroviario cargo presentate dalla maggioranza. "Solo le misure aggiuntive a compensazione del gap infrastrutturale previste negli emendamenti di maggioranza - spiega Guido Gazzola, past president di Assoferr, l'associazione Operatori Ferroviari e Intermodali, e membro della Commissione Trasporto Ferroviario di Confetra - possono generare risparmi stabili per lo Stato per almeno 50 milioni l'anno in termini di costi esterni dei trasporti convenzionali (cioè merci caricate direttamente sui carri ferroviari). Inoltre per alcuni porti come quello di Genova, che paga treni più corti rispetto al corridoio Reno Alpi, le misure possono portare a un ulteriore switch modale con un risparmio per lo Stato di almeno 10 milioni l'anno".

Le norme proposte dalla maggioranza sul trasporto merci ferroviario vanno, secondo Gazzola, nella giusta direzione e potrebbero, se approvate, dare un nuovo impulso ad un'attività che, legata all'export, potrebbe dare un buon impulso alla ripresa economica.

"Le misure per il traffico diffuso, piazzole di sosta per merci pericolose, formazione del personale, e non ultimi, rifinanziamento del ferrobonus e sconto pedaggio sono una buona notizia per il nostro settore", afferma Gazzola riferendosi al pacchetto di misure presentate via emendamento al decreto Milleproroghe dai deputati Andrea Romano, Davide Gariglio, Franco Vazio (Pd). (segue)

(Eca/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

22-GEN-20 14:19

ALTERNATIVA CORNIGLIANO DOPO LA CHIUSURA DI CAMPI

Genova, autoparco verso una soluzione

Laghezza (Confetra): «Autotrasporto a rischio per le infrastrutture, ma non può pagare il mercato»

ALBERTOGHIARA

GENOVA. Gli autotrasportatori hanno lanciato un grido d'allarme sull'emergenza infrastrutture in Liguria, che si sta estendendo anche ad altre regioni d'Italia. Per questo è stata lanciata, fra l'altro, l'idea di un surcharge destinato a coprire i costi extra di questa emergenza. A questo grido d'allarme ha risposto il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza. Il problema, riconosce Laghezza, è «come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico». Laghezza ha denunciato i rischi che una «sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano». Tuttavia, Confetra Liguria rigetta la richiesta di far pagare al mercato, con un surcharge, i costi che si sono venuti a determinare e parla di una «impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella». Insomma, la questione è chi dovrà intervenire. Se Trasportounito, che ha lanciato la proposta del surcharge, intende andare avanti nelle sue richieste, una risposta ai problemi di congestione

del porto ha cercato di darla, al livello più ampio richiesto anche da Laghezza, una riunione che si è tenuta la scorsa settimana a Genova, ospitata dall'Autorità di sistema por-

tuate del mar Ligure occidentale e a cui hanno partecipato il presidente della Regione, Giovanni Toti, con l'assessore allo Sviluppo economico, Andrea Baveduti, il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente e il segretario generale dell'Authority, Paolo Signorini e Marco Sanguinetti, e rappresentanti di autotrasportatori (aziende e sindacati), spedizionieri, agenti marittimi e terminalisti.

Per superare i rallentamenti sulle autostrade è stato confermato l'impegno a anticipare l'orario di apertura del porto, ma questo richiederà la copertura dei costi extra. Da un lato, l'Authority chiederà al ministero la possibilità di utilizzare i ristori per l'autotrasporto per incentivare l'arri-

vo anticipato dei camion, dall'altro si chiederà anche che i costi siano sostenuti anche dalla società autostradale Aspi.

Intanto Toti, nella sua qualità di commissario, si è impegnato a bonificare i ristori per il 2019, una volta arrivata la relazione dall'Authority.

Ancora, il sindaco Bucci ha confermato la partenza di dieci gare relative a opere per migliorare la viabilità portuale, per separare il traffico commerciale da quello urbano. Fra queste opere, per gli autotrasportatori sono particolarmente importanti il parcheggio per i camion di Ponente, il secondo ponte sul Polcevera, l'allungamento

della soprelevata portuale. In assenza di ricorsi, i lavori partiranno a breve. «Per noi», afferma Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - è molto importante il viadotto per unire il casello di Genova Aeroporto con la strada della Superba, la cui mancanza ci costa una grande perdita di tempo». Intanto vanno avanti i progetti per l'autoparco, sul breve periodo (questa settimana verranno assegnati da Società per Cornigliano 30 mila metri quadrati alle spalle di villa Bombrini, per ospitare per 36 mesi circa 200 veicoli dopo la chiusura di Campi a fine mese) e su quello lungo, con l'assegnazione finale di un autoparco, forse nell'area ex-Ilva, se Arcelor non dovesse occupare più tutta l'area. «Siamo soddisfatti - chiosa Tagnochetti - della rapidità a risolvere la chiusura di Campi».

SI MOBILITANO PARTITI E SINDACATI

Aiuti di Stato, tutti contro la decisione sui porti italiani della Commissione europea

La Cisl: «No all'ipotesi di trasformare le Adsp in Spa». La Lega chiede al governo di difendere i porti pubblici

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea della decisione, da parte della Commissione, di avviare un procedimento contro l'Italia sulle tasse alle Autorità di sistema portuale, ha scatenato una serie di interventi da parte di forze politiche e sindacati. Se il partito della Lega mette sotto pressione il governo, invitandolo a difendere in sede europea la funzione pubblica delle Authority contro le ipotesi di privatizzazione, sul modello dell'Europa settentrionale, il sindacato teme che invece possa riprendere piedi l'ipotesi, tutta italiana, di trasformare gli enti di gestione dei porti in Spa. Un'idea che risolverebbe le contraddizioni sottolineate da Bruxelles, ma che non piace ai rappresentanti dei lavoratori.

«Diciamo no - spiega Davide Traverso, segretario regionale ligure della Fit Cisl

con delega ai porti - alla formula della società per azioni. In questa trasformazione il caposaldo deve essere la tutela occupazionale. C'è il ri-

schio che qualcuno decida di mettere fine al contratto di categoria e sarebbe inaccettabile. Quali garanzie ci sarebbero in presenza di una Spa? Certamente molto limitate».

Di qualità pubblica delle Autorità di sistema parla anche Raffaella Paita, deputata genovese di Italia Viva, che invita a fare fronte comune governo e mondo dello shipping. «La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale - dice Paita - della norma, che assoggetta le Autorità di sistema portuale all'imposta sul reddito delle società, rende necessaria una risposta unitaria del settore. Per l'Unione europea l'esenzione delle Autorità di sistema portuali rientra nella fattispecie di "aiuto di Stato". Dal momento che tale interpretazione non tiene conto né del funzionamento del sistema fiscale italiano né della qualità pubblica dell'azione delle Adsp, riteniamo sia necessaria una risposta unitaria per far valere le ragioni delle autorità italiane. Chiederemo per questo - aggiunge - un'audizione in commissione parlamentare del ministro dei Trasporti e delle categorie

interessate, al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità di sistema portuale italiane».

I sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti si rivolgono direttamente all'Commissione europea con un comunicato congiunto: «L'esenzione dell'imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna (Comunitaria) ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle AdSP di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano aperta una partita Iva. Ciò a dimostrare che in Italia le AdSP, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Compromettere questo assetto - aggiungono - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portuali-

ta italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore».

Il governo italiano ha un mese di tempo per rispondere alla Commissione Ue.



Il porto di Savona

Confetra sollecita il ministro dell'Interno a riattivare subito il Tavolo per la Legalità

22 gennaio 2020 È uno strumento - spiega Nicolini - che si rivelò un'utile esperienza per la ricerca di analisi e soluzioni condivise

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica sollecita il ministro dell'Interno a riattivare subito il Tavolo per la Legalità nella logistica. «Nelle scorse settimane - ha spiegato il presidente della Confetra, Confetra Nicolini - abbiamo rivolto una richiesta di incontro alla ministro Lamorgese e al prefetto di Milano. Da tempo stiamo chiedendo la ricostituzione del Tavolo per la Legalità: uno strumento che coinvolse Ministero degli Interni, Ministero dei Trasporti, Ministero del Welfare, sindacati e associazioni datoriali e che si rivelò un'utile esperienza per la ricerca di analisi e soluzioni condivise».

«Ci sono - ha precisato Nicolini - molti aspetti dei meccanismi che regolamentano l'appalto di servizio che, per noi, vanno decisamente rivisti. A tutela anzitutto della sana concorrenza e del mercato. Da tempo abbiamo messo a punto una serie di proposte che - responsabilizzando maggiormente i committenti, ma anche chiedendo alle istituzioni preposte maggiori controlli, verifiche preventive e certificazioni sugli appaltatori - possono rappresentare le basi per un lavoro comune. È nostro obiettivo combattere e isolare forme spurie di impresa, dove si annidano fenomeni di elusione fiscale e irregolarità nei rapporti di lavoro, il tutto conservando un impianto normativo che tuttora tuteli flessibilità e dinamicità del ciclo operativo nella logistica di magazzino e nella distribuzione urbana».

«Si tratta, tra l'altro - ha proseguito il presidente della Confetra - di temi al centro del confronto anche in sede di tavolo per il rinnovo del CCNL di categoria. Abbiamo altresì chiesto al governo di non abbassare la guardia rispetto a fenomeni di conflittualità contra legem, che niente hanno a che vedere con il diritto di sciopero regolamentato e con la legittima dialettica tra parti sociali. Troppo spesso infatti i nostri impianti vengono bloccati da persone neanche dipendenti di quelle specifiche aziende. Se le relazioni sindacali diventano un Far West non presidiato da regole e istituzioni, la conseguenza nefasta è che poi ognuno si acconcerà come reputa più opportuno e tutelante, anche se in spregio alle regole stesse. Dobbiamo invece, insieme, fare uno sforzo comune per ricostruire modelli moderni e normali di dialettica sindacale». Indice Prima pagina
Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA

tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

Incontro del Propeller Club di Trieste sulle prospettive dello scalo portuale giuliano

23 gennaio 2020 Si terrà lunedì e prenderà in esame anche il nodo dell'applicazione completa dello status di Porto Franco Internazionale

L'International Propeller Club Port of Trieste ha organizzato per lunedì prossimo alle ore 18.00 a Trieste, nella sala della Piccola Fenice in via San Francesco 5, un incontro dal titolo "Porto di Trieste, crescita e ottime prospettive ma resta da risolvere il nodo dell'applicazione completa dello status di Porto Franco Internazionale".

Parteciperanno in qualità di relatori Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Stefano Patuanelli (in collegamento telefonico), ministro dello Sviluppo Economico, un rappresentante della Regione Friuli Venezia Giulia (da confermare), l'onorevole Debora Serracchiani, Stefano Visintin, presidente di **Confetra** Friuli Venezia Giulia, e Sergio Razeto, presidente di Confindustria Venezia Giulia.

In occasione dell'incontro verranno commentati i dati di traffico portuale relativi all'anno appena trascorso e verrà affrontato il tema dell'applicazione dello status di Porto Franco internazionale. In particolare, si farà riferimento alla normativa che, con il recente decreto attuativo (approvato nel 2017), ha dato esecuzione all'Allegato VIII del Trattato internazionale di Pace, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947.

L'incontro si concentrerà anche sul mancato riconoscimento della extra territorialità doganale per il Porto Franco Internazionale di Trieste. Un tassello, come lo ha definito lo stesso ministro dello Sviluppo economico - ha evidenziato il Propeller Club annunciando l'incontro - importante e in grado di garantire vantaggi per le industrie manifatturiere di trasformazione delle merci all'interno di tutte le aree del Porto Franco, nonché un incremento dei traffici portuali, con conseguente aumento delle ricadute economiche ed occupazionali a livello regionale e con benefici per l'erario nazionale. Perché ciò accada, però, è necessario che il porto di Trieste esca dalla lista delle Zone franche comunitarie, plurime in UE, per divenire Porto Franco Internazionale ed un unicum a livello europeo. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA

tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

Russo (Confetra): “Spostare l'articolo 18 comma 7 dal contesto locale al nazionale”



Il superamento dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 che esclude la possibilità per ogni terminalista di detenere più di una concessione nello stesso porto per movimentare la medesima merceologia continua a fare discutere. Luca Becce, presidente di Assiterminal, nei giorni scorsi ha spiegato perché gli emendamenti proposti da diverse forze politiche per superare questa previsione di legge non siano ad hoc per il progetto di fusione Psa – Sech ma interessino l'intera portualità italiana e tutti i terminalisti.

Becce ha anche invitato a smetterla di tappare gli occhi di fronte ai molti casi in cui questa norma è stata in qualche maniera bypassata e SHIPPING ITALY ha fornito una fotografia completa di quali siano i porti italiani dove un terminalista è riuscito a ottenere almeno una seconda concessione nello stesso porto.

Sul tema è intervenuto anche Ivano Russo, direttore generale di Confetra, che a SHIPPING ITALY ha detto: “La ricostruzione equilibrata fatta dalla vostra testata di come venga applicato in giro per l'Italia l'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 conferma quello che stiamo provando a dire da tempo. Essendoci tanti casi che hanno riguardato diversi porti e visto che verosimilmente ce ne saranno molti altri anche nel prossimo futuro in tanti altri porti, della questione non se ne potrebbe discutere mai se si seguisse la logica che con un'operazione aperta il legislatore non può occuparsi della materia”.

Si riferisce al timing sospetto sugli emendamenti apparsi per cancellare questa norma. È così?

“Inevitabilmente bisogna intervenire perché non si può continuare a far finta di niente, non si può continuare a interpretare le norme in maniera diversa nei vari porti. Fermo restando che tutte le concessioni o le fusioni autorizzate sono lecite e legittime fino a prova contraria, possiamo aggiungere che sono però tutte in sostanziale se non formale violazione della norma, quantomeno dello spirito della norma. E se aveva un senso 25 anni fa ora non lo ha più. Questo percorso a livello nazionale è condiviso da tutte le categorie, anche perché non dimentichiamo come ci siano anche molti armatori che sono terminalisti”.

Perché allora non riuscite a finalizzare questa modifica della legge 84/94?

“La cosa che più mi ha colpito e che reputo spregevole in questo dibattito è affibbiare al Pd la

proposta di modifica, così come prima poteva valere per la Lega o per Forza Italia, sul superamento del comma 7 dell'articolo 18 dove tutti ci siamo ritrovati d'accordo. Evidentemente vuol dire che è un tema assolutamente gestibile con serenità e senza dover sempre guardare la materia dal buco della serratura. Anche, come fanno in molti, guardare tutto solo con il punto d'osservazione di quello che succede a Genova lo trovo sbagliato. La questione ha già riguardato altri 5 o 6 porti in passato e non escludo che possa riguarda anche altri scali in futuro considerando i processi di concentrazione in atto.

C'è un'altra cosa che volevo sottolineare poi."

"Quale sarebbe il problema o dov'è il casus belli? Il Paese sta perdendo un'opportunità? Di fronte alla scelta di Arcelor Mittal di puntare su Taranto, ad esempio, non si è ragionato sulla necessità o meno di uno scudo penale? Anche qui c'è la necessità di dare una risposta a un caso specifico e concreto che riguarda un investimento di una multinazionale in Italia, piuttosto che l'assetto industriali di grandi gruppi italiani. Dobbiamo fare un elenco di quante volte la politica è intervenuta su questioni in corso che riguardavano dinamiche economico-industriali di rilevanza nazionale? Ci rendiamo conto di quanto sia paradossale questa discussione? Mi pare naturale fare evolvere e aggiornare la norma alle dinamiche di mercato attuali".

Secondo voi, dunque, si tratta semplicemente di aggiornare la norma alle dinamiche attuali del mercato e il rischio di abusi di posizioni dominanti nei porti non ci sono. Corretto?

"Il problema è proprio che il merito della questione non interessa a nessuno. Alla discussione di merito non si riesce ad arrivare. Dal primo tentativo di Edoardo Rixi (Lega) di presentare un emendamento sono passati già quattro mesi. In quattro mesi non ho sentito uno degli oppositori di questa politica intervenire con un'obiezione di merito.

Il principale oppositore al superamento dell'articolo 18 comma 7 sembra essere il Gruppo Msc che non vede di buon occhio l'incremento della quota di mercato di Psa nel porto di Genova. Va anche detto, però, che quando è stato a Genova l'amministratore delegato di Hapag Loyd, il primo cliente dello scalo, ha benedetto senza problemi questa fusione tra i due principali terminal container del porto.

"Se così fosse, la ragione di merito della singola azienda forse la potrei pure capire, ma mi interessa relativamente. Ma la ragione di merito invece di eventuali segmenti associativi che si esprimono quali sono?

Secondo me, invece, sarebbe molto interessante, passata questa fase, aprire un ragionamento se non sia il caso che a livello di sistema paese non ci debbano essere alcune regole sui limiti al numero di concessioni accordate a ogni singolo operatore del demanio marittimo nazionale".

Per evitare questi potenziali rischi esiste l'Autorità Antitrust, no?

"È vero, ma la politica dovrebbe e potrebbe dare una strategia nazionale di settore. Decidere se è utile, se può esserci una quota massima da rispettare. Che facciamo? Consegniamo la chiavi di casa nostra solo a uno o due soggetti? Tra l'altro una previsione del genere risolverebbe anche un altro fenomeno insopportabile che è quello di occupare terminal portuali, pur non avendo grandi volumi, pur di non farlo occupare alla concorrenza. L'Italia dovrebbe mantenere un rapporto equilibrato fra operatori terminalisti e mettersi al riparo da criticità anche di questo genere. Ogni soggetto sarebbe incentivato a far fruttare al massimo ogni centimetro di concessione di cui dispone."

Temo che si finirebbe per limitare la libera iniziativa economica...

"È un po' come sulle concessioni autostradali. Lì si sta ragionando sulla previsione che una quota non troppo elevata della rete autostradale nazionale faccia capo a uno o a due soggetti. Un conto è la libera iniziativa, un altro sono le concessioni dello Stato. Là se permette decide lo Stato. È chiaro che sarebbe necessario trovare un punto di equilibrio."

La sua proposta quindi qual è?

"Per salvaguardare lo spirito dell'articolo 18 comma 7 della 84/94, cioè evitare la formazione di monopoli che di fatto poi si impossessino per decenni del demanio marittimo nazionale, invece

che applicarlo il vincolo della doppia concessione a livello di singolo porto, ora che il mercato è globale si potrebbe pensare di farlo a livello nazionale per un determinato numero di terminal. Se cresce la scala del mercato deve crescere anche la scala di applicazione. Che tu in un singolo porto non possa dare due terminal a un unico operatore mi sembra inutile, che tu come sistema Paese ti ponga il tema può avere un senso.

Anche perché , alla luce delle integrazioni verticali degli armatori per cui la tendenza sarà sempre più quella di controllare direttamente il trasporto della merce da origine a destinazione, una volta che tu dai il 50 o 70% dei terminal italiani in concessione a tre alleanze marittime gli stai consegnando le chiavi di casa, non solo i gate di accesso a un mercato. Il tema diventa particolarmente delicato per un Paese che non avendo materie prime fonda la sua industria, e quindi la sua economia, sulla logistica e sull'import-export di merci.”

Come sempre manca la visione strategica nazionale...

“Questa vicenda dell'articolo 18 comma 7, se invece che essere declinata in maniera barbara e Genova-centrica, diventasse lo spunto per aprire una discussione sulla valorizzazione del demanio marittimo italiano sarebbe molto utile. Anche in funzione del necessario supporto della logistica e dei porti al sistema produttivo e industriale nazionale.”

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Chi controlla la logistica controlla l'economia. Chi controlla la logistica italiana?

Per scoprirlo, il 30 e 31 gennaio a Milano presso il Centro Congressi di Assolombarda, torna la quarta edizione di **Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry**.

[Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry](#) è l'appuntamento annuale di riferimento per il **confronto tra mondo della produzione e del commercio, operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci e realtà politico-amministrativa**. Una manifestazione unica in Italia che può vantare la presenza nel Comitato Promotore di Confetra, ALSEA e The International Propellers Club.

Il filo conduttore dell'edizione 2020 è l'**industria, la logistica e i trasporti italiani nel mondo**, all'epoca del ritorno dei confini e della diffusione delle tecnologie disruptive; la parola chiave è competitività del sistema industria-logistica-trasporti italiano. Si tratta di tematiche centrali nelle tendenze, nei fenomeni di ampia portata e negli eventi puntuali che costellano la cronaca geopolitica ed economica degli ultimi mesi.

La sessione di apertura sarà dedicata a Geopolitica, Goeconomia e Geologica: **l'Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato**, una questione fondamentale per un Paese come il nostro, legato strettamente agli scambi e alle catene di approvvigionamento globali. Il keynote speech è affidato al noto analista di geopolitica **Lucio Caracciolo**, che offrirà le sue riflessioni su un tema caldissimo, anche in termini geologici e geoeconomici: "Di chi è il Mediterraneo?"

Nel pomeriggio della prima giornata la posizione dell'Italia verrà proposta in due declinazioni, quella della competitività del sistema e quella della competizione all'interno del sistema, un tema raramente trattato ma cruciale in tempi di necessaria ottimizzazione delle risorse. In parallelo verranno esaminate le molte componenti della sostenibilità nella logistica, compresi aspetti che stanno per venire alla ribalta, come il consumo di suolo.

L'apertura della seconda giornata sarà dedicata alle infrastrutture e alla loro integrazione con i sistemi industriali: come dice il titolo della sessione, **"C'è da riempire i container"** oltre che trasportarli.

[Il programma della edizione 2020](#) offrirà analisi e prospettive anche su logistica e trasporti per le piccole e medie imprese; la logistica di qualità per i nostri prodotti di qualità; la logistica e i trasporti a temperatura controllata per l'alimentare, realizzata in collaborazione con OITA, le tecnologie disruptive (Cryptologica e Logistica Connessa, e automazione, robotica, veicoli autonomi, intelligenza artificiale).

SOTTO ACCUSA L'ARTICOLO 18 CHE VIETA PIÙ CONCESSIONI IN UNO SCALO

Nei porti regole da rifare

Poiché il mercato oggi è più ampio, in sostituzione *Confetra* propone di porre un limite solo a livello nazionale, quindi non più locale, allo stesso soggetto

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Anche se tuttora in stand-by, il progetto di fusione nel porto di Genova tra Psa Genova Prà e Sech, i due principali terminal container, ha acceso il dibattito sull'opportunità o meno di superare l'articolo 18, comma 7 della legge 84/1994. La norma vieta infatti a ogni terminalista di detenere nello stesso scalo due concessioni con la medesima destinazione d'uso. Diverse forze politiche (nell'ordine Lega, Forza Italia e Pd) negli ultimi mesi hanno a più riprese tentato con emendamenti ad hoc a varie leggi di cancellare questo limite che la maggioranza degli stakeholder ritiene superato. La ratio nel 1994 era quella di evitare che in ogni porto potesse configurarsi un monopolio nella movimentazione di determinate merci, ma negli ultimi 25 anni il mercato è cambiato drasticamente, con compagnie marittime sempre più grandi, integrate verticalmente, che scalano un numero limitato di porti container. Chi, più di tutti, si oppone alla fusione fra Sech e Psa è il gruppo Msc (vettore marittimo e terminalista) che non vede di buon occhio la concentrazione di due terminal container attivi nel principale scalo d'Italia. La compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd, primo cliente del porto di Genova, per voce del suo amministratore delegato ha invece benedetto questa fusione se sarà utile a migliorare il servizio offerto agli armatori.

«La prima volta che Assiterminal ha parlato della necessità di rivedere una norma obsoleta e superata dai fatti è stato a Livorno in occasione di un convegno del 2010», racconta a *MF Shipping & Logistica* Luca Becce, presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani, nonché manager del gruppo Gip che controlla il terminal Sech. «La norma del resto, che si rifà a una situazione del 1994, è oggettivamente superata: il



Luca Becce

legislatore l'aveva immaginata per evitare che potessero crearsi condizioni di monopolio all'interno dei sistemi portuali. E questo in tempi in cui c'era una componente di imprenditoria locale molto forte ed eravamo assai lontani dalla situazione che si è sviluppata nei decenni soprattutto successivi, e cioè l'avvento di fondi d'investimento, armatori e va dicendo».

Secondo Becce, in nessuna delle altre legislazioni portuali europee esiste una norma paragonabile al primo periodo del comma 7 dell'articolo 18. «L'Italia è l'unico Paese dove sussiste questo divieto», sottolinea, «e questo mentre sono in atto dinamiche di mercato che da una parte spingono verso il superamento diciamo delle normative Antitrust sull'armamento e dall'altra cominciano a correre sul piano anche del terminalismo, un business diventato appannaggio di fondi d'investimento, grandi network terminalistici mondiali e armatori».

Il presidente di Assiterminal, associazione che vive un periodo di forse tensione interna avendo fra i propri membri alcuni terminal riconducibili a Msc, va oltre e aggiunge: «Sono parecchi i casi in cui di fatto si è superata la situazione del comma 7, articolo 18, inventandosi destinazioni d'uso di concessioni che in realtà sono utilizzate prevalentemente per una merceologia. Solo a

Genova se ne contano almeno due. Superare questo vincolo converrebbe a tutti e sbloccerebbe una dinamica di mercato che è già in corso, evitando che venga mascherata con operazioni d'ipocrisia legale e istituzionale».

In effetti negli anni sono stati molti i casi in cui alcuni terminal portuali sono riusciti ad acquisire altre concessioni all'interno dello stesso porto per le medesime movimentazioni merceologiche, ottenendo le necessarie autorizzazioni dalle port authority competenti. È quanto appunto avvenuto a Vado Ligure, Genova, La Spezia, Napoli, Trieste, Marghera e molti altri.

Sul tema è intervenuto anche Ivano Russo, direttore generale di *Confetra*, la Confederazione generale italiana dei trasporti. «Si deve per forza intervenire perché non si può



Ivano Russo

continuare a far finta di niente e soprattutto continuare a interpretare le norme in maniera diversa nei vari porti. Fermo restando che tutte le concessioni o le fusioni autorizzate sono lecite e legittime fino a prova contraria, possiamo aggiungere che sono però tutte in sostanziale se non formale violazione della norma, quantomeno dello spirito della norma. E se questo aveva un senso 25 anni fa, oggi non lo ha più. Mi pare naturale fare evolvere e aggiornare la nor-

ma alle dinamiche di mercato attuali».

Secondo Russo occorre domandarsi se non sia il caso che a livello di sistema Paese non ci debbano essere alcune regole sui limiti al numero di concessioni accordate a ogni singolo operatore del demanio marittimo. «L'Italia dovrebbe mantenere un rapporto equilibrato fra operatori terminalisti», prosegue Russo, «Qualcosa di simile sta avvenendo per le concessioni autostradali, dove si sta ragionando sulla previsione che una quota non troppo elevata della rete autostradale nazionale faccia capo a uno o a due soggetti. Un conto è la libera iniziativa, un altro sono le concessioni dello Stato. Su queste ultime decide lo Stato, anche se è chiaro che sarebbe necessario trovare un punto di equilibrio».

Ed ecco infine la proposta avanzata dal direttore generale di *Confetra*: «Per salvaguardare lo spirito dell'articolo 18, comma 7 della legge 84/94, cioè evitare la formazione di monopoli che di fatto poi si impossessano per decenni del demanio marittimo nazionale», spiega, «invece che applicare il vincolo della doppia concessione a livello di singolo porto, ora che il mercato è globale si potrebbe pensare di farlo a livello nazionale per un determinato numero di terminal. Se cresce la scala del mercato, deve crescere anche la scala di applicazione. Mi sembra inutile che in un singolo porto non si possano dare due terminal a un unico operatore, mentre la cosa può avere un senso vista come sistema Paese. Una volta che si danno il 50 o il 70% dei terminal italiani in concessione a tre alleanze marittime, di fatto è come consegnare loro le chiavi di casa, non solo i gate di accesso a un mercato. Il tema diventa particolarmente delicato per un Paese, come l'Italia, che non avendo materie prime fonda la sua industria, e quindi la sua economia, sulla logistica e sull'import-export di merci». (riproduzione riservata)

Porti italiani, è l'ora della spending review

Genova - I porti italiani dovranno tirare la cinghia, in particolare gli enti gestori, finiti nel mirino dell'ultima legge di bilancio. Nel mirino le spese per beni e servizi delle Adsp

di Matteo Dell'Antico

Genova - I porti italiani dovranno tirare la cinghia, in particolare gli enti gestori, finiti nel mirino dell'ultima legge di bilancio, che in un passaggio prevede come - a decorrere da quest'anno - le Autorità di sistema portuale non potranno «effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018».

La misura di spending review ha già messo in allarme gli uffici di Assoporti - l'associazione degli scali italiani - e praticamente tutte le Authority nazionali che stanno correndo ai ripari per capire come e dove ridurre i costi ma soprattutto se c'è ancora qualche margine di manovra per evitare di dover fare i conti con un budget ridotto rispetto al passato.

Dai tagli sono escluse ad esempio la progettazione e realizzazione di grandi opere, ma sono coinvolti settori come quello della sicurezza in banchina, investimenti informatici e tecnologici e spese di rappresentanza, fondi per ammodernare i varchi portuali e quelli necessari per la manutenzione.

Altra nota dolente riguarda il bilancio previsionale per l'anno in corso che ogni ente, alla fine del 2019, ha già approvato e dovrà - salvo nuovi sviluppi - essere rivisto e rifatto prevedendo una spesa complessiva minore a quella ipotizzata.

La preoccupazione che stanno avendo praticamente tutti i vertici delle Adsp è quindi quella di dovere tagliare spese già previste e non avere abbastanza budget per fare fronte alle esigenze che arrivano dalle banchine.

A Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona, il risparmio chiesto dalla legge di bilancio è di circa otto milioni di euro sui 24 milioni di euro di spesa corrente interessata dai tagli: «Sicuramente questa disposizione ci mette in difficoltà - dice il presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini - visto che dovremo rivedere tutti i conti e cercare di risparmiare su diverse voci, anche se qualche riduzione può certamente essere fatta. Ci stiamo comunque muovendo, noi come altri porti d'Italia, per capire se ci sono delle possibilità per evitare di mettere a rischio alcuni settori della nostra attività, e proprio per questo stiamo avviando un dialogo al ministero dello Sviluppo economico con il supporto di quello dei Trasporti, dal quale le Adsp dipendono».

Nel 2020 la spesa media per beni e servizi, secondo un comma - il 591 (articolo 27) - riportato nella Finanziaria, dovrà dunque essere inferiore a quella della media del triennio 2016-2018. Ma dal 2016 ad oggi molte cose sulle banchine italiane sono cambiate. Nel 2016 ad esempio i porti di Genova e Savona non erano riuniti all'interno della stessa Authority.

Non solo: le spese di Palazzo San Giorgio, dall'estate del 2018, sono notevolmente cresciute dopo i numerosi problemi causati all'economia portuale dal crollo di Ponte Morandi.

C'è di più: recentemente è stato inaugurato a Vado Ligure, in provincia di Savona, un nuovo terminal contenitori che si estende su 700 metri di banchina con un fondale di 17 metri e potrà accogliere le grandi navi di ultima generazione occupando 390 persone a pieno regime, con il contestuale incremento degli interventi necessari da parte dell'Authority di Genova e Savona per garantire beni e servizi all'interno del proprio territorio di competenza.

Spending sui porti, "così il governo non permette di innovare"

Genova - "Una spending review dei porti che potrebbe staccare la spina all'aggiornamento tecnologico ed alla promozione della nostra portualità a livello internazionale". Così Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto

Genova - "Una spending review dei porti che potrebbe staccare la spina all'aggiornamento tecnologico ed alla promozione della nostra portualità a livello internazionale, questo se troveranno piena conferma le voci che cominciano a circolare in materia di interventi sulla portualità". Così Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto (l'associazione degli spedizionieri genovesi) in merito al tema della spending review prevista dall'ultima legge di Bilancio. "Porre una soglia di spesa sotto la media degli ultimi due anni significa che la nostra portualità si presenterà ancora più indebolita a livello internazionale sotto molteplici aspetti - ragiona Botta -: no tecnologico, il tema della digitalizzazione dei varchi e delle procedure in ambito portuale sono uno degli assi strategici del futuro per tutta la portualità nazionale, questo tema interviene poi anche sui tempi medi di attesa in ambito portuale da parte di autotrasporto. Se confermato metterebbe un serio stop all'efficienza portuale. Uno di marketing territoriale, visitando le più importanti fiere al mondo ci si rende conto quanto il marketing sia importante. Già noi in Italia scarseggia di coordinamento e di cooperazione tra porti, ridurre i capitoli di spesa significherebbe abbassare la luce a livello internazionale sulle poche eccellenze che ancora riusciamo a mostrare". "La sensazione generale - conclude Botta - è il governo abbia smarrito un concetto fondamentale: la portualità e la logistica sono il futuro di questo paese. L'incertezza sugli investimenti in infrastrutture, essenziali, a cui ha fatto seguito la debole posizione in sede europea sia sul tema della tassazione delle Autorità che su quella della Ber ed ora la posizione in sede di Spending review mostrano uno stato confusionale del nostro governo. Questi sono anni di scelte strategiche, c'è bisogno di visione e chiarezza, qui invece sembra che manchino anche i fondamentali".

Nei porti regole da rifare



Anche se tuttora in standby, il progetto di fusione nel porto di Genova tra Psa Genova Prà e Sech, i due principali terminal container, ha acceso il dibattito sull'opportunità o meno di superare l'articolo 18, comma 7 della legge 84/1994. La norma vieta infatti a ogni terminalista di detenere nello stesso scalo due concessioni con la medesima destinazione d'uso. Diverse forze politiche (nell'ordine Lega, Forza Italia e Pd) negli ultimi mesi hanno a più riprese tentato con emendamenti ad hoc a varie leggi di cancellare questo limite che la maggioranza degli stakeholder ritiene superato. La ratio nel 1994 era quella di evitare che in ogni porto potesse configurarsi un monopolio nella movimentazione di determinate merci, ma negli ultimi 25 anni il mercato è cambiato drasticamente, con compagnie marittime sempre più grandi, integrate verticalmente, che scalano un numero limitato di porti container. Chi, più di tutti, si oppone alla fusione fra Sech e Psa è il gruppo Msc (vettore marittimo e terminalista) che non vede di buon occhio la concentrazione di due terminal container attivi nel principale scalo d'Italia. La compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd, primo cliente del porto di Genova, per voce del suo amministratore delegato ha invece benedetto questa fusione se sarà utile a migliorare il servizio offerto agli armatori.

«La prima volta che Assiterminal ha parlato della necessità di rivedere una norma obsoleta e superata dai fatti è stato a Livorno in occasione di un convegno del 2010», racconta a MF Shipping & Logistica Luca Becce, presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani, nonché manager del gruppo Gip che controlla il terminal Sech. «La norma del resto, che si rifà una situazione del 1994, è oggettivamente superata: il legislatore l'aveva immaginata per evitare che potessero crearsi condizioni di monopolio all'interno dei sistemi portuali. E questo in tempi in cui c'era una componente di imprenditoria locale molto forte ed eravamo assai lontani dalla situazione che si è sviluppata nei decenni soprattutto successivi, e cioè l'avvento di fondi d'investimento, armatori e va dicendo».

Secondo Becce, in nessuna delle altre legislazioni portuali europee esiste una norma paragonabile al primo periodo del comma 7 dell'articolo 18. «L'Italia è l'unico Paese dove sussiste questo divieto», sottolinea, «e questo mentre sono in atto dinamiche di mercato che da una parte spingono verso il superamento diciamo delle normative Antitrust sull'armamento e dall'altra cominciano a correre sul piano anche del terminalismo, un business diventato appannaggio di fondi d'investimento, grandi network terminalistici mondiali e armatori».

Il presidente di Assiterminal, associazione che vive un periodo di forse tensione interna avendo fra i propri membri alcuni terminal riconducibili a Msc, va oltre e aggiunge: «Sono parecchi i casi in cui di fatto si è superata la situazione del comma 7, articolo 18, inventandosi destinazione d'uso di concessioni che in realtà sono utilizzate prevalentemente per una merceologia. Solo a Genova se ne contano almeno due. Superare questo vincolo converrebbe a tutti e sbloccerebbe una dinamica di mercato che è già in corso, evitando che venga mascherata con operazioni

d'ipocrisia legale e istituzionale».

In effetti negli anni sono stati molti i casi in cui alcuni terminal portuali sono riusciti ad acquisire altre concessioni all'interno dello stesso porto per le medesime movimentazioni merceologiche, ottenendo le necessarie autorizzazioni dalle port authority competenti. È quanto appunto avvenuto a Vado Ligure, Genova, La Spezia, Napoli, Trieste, Marghera e molti altri.

Sul tema è intervenuto anche Ivano Russo, direttore generale di **Confetra**, la Confederazione generale italiana dei trasporti. «Si deve per forza intervenire perché non si può continuare a far finta di niente e soprattutto continuare a interpretare le norme in maniera diversa nei vari porti. Fermo restando che tutte le concessioni o le fusioni autorizzate sono lecite e legittime fino a prova contraria, possiamo aggiungere che sono però tutte in sostanziale se non formale violazione della norma, quantomeno dello spirito della norma. E se questo aveva un senso 25 anni fa, oggi non lo ha più. Mi pare naturale fare evolvere e aggiornare la norma alle dinamiche di mercato attuali».

Secondo Russo occorre domandarsi se non sia il caso che a livello di sistema Paese non ci debbano essere alcune regole sui limiti al numero di concessioni accordate a ogni singolo operatore del demanio marittimo. «L'Italia dovrebbe mantenere un rapporto equilibrato fra operatori terminalisti», prosegue Russo. «Qualcosa di simile sta avvenendo per le concessioni autostradali, dove si sta ragionando sulla previsione che una quota non troppo elevata della rete autostradale nazionale faccia capo a uno o a due soggetti. Un conto è la libera iniziativa, un altro sono le concessioni dello Stato. Su queste ultime decide lo Stato, anche se è chiaro che sarebbe necessario trovare un punto di equilibrio».

Ed ecco infine la proposta avanzata dal direttore generale di **Confetra**: «Per salvaguardare lo spirito dell'articolo 18, comma 7 della legge 84/94, cioè evitare la formazione di monopoli che di fatto poi si impossessano per decenni del demanio marittimo nazionale», spiega, «invece che applicare il vincolo della doppia concessione a livello di singolo porto, ora che il mercato è globale si potrebbe pensare di farlo a livello nazionale per un determinato numero di terminal. Se cresce la scala del mercato, deve crescere anche la scala di applicazione. Mi sembra inutile che in un singolo porto non si possano dare due terminal a un unico operatore, mentre la cosa può avere un senso vista come sistema Paese. Una volta che si danno il 50 o il 70% dei terminal italiani in concessione a tre alleanze marittime, di fatto è come consegnare loro le chiavi di casa, non solo i gate di accesso a un mercato. Il tema diventa particolarmente delicato per un Paese, come l'Italia, che non avendo materie prime fonda la sua industria, e quindi la sua economia, sulla logistica e sull'import-export di merci». (riproduzione riservata)

Tagli alla spesa sui moli, Assoportisti all'attacco

Genova - La spending review nei porti "ricorda i patti di stabilità dell'Ue, che hanno fermato anche la crescita dei comuni virtuosi". Così Daniele Rossi, presidente di Assoportisti

di Alberto Quarati

Genova - La spending review nei porti «ricorda i patti di stabilità dell'Ue, che hanno fermato anche la crescita dei comuni virtuosi, per rientrare in parametri costruiti solo sul risparmio e non sullo sviluppo».

Daniele Rossi, presidente di Assoportisti, bocchia i tagli lineari per la spesa corrente di beni e servizi per i 16 porti nazionali previsti al comma 590 art. 1 dell'ultima legge di bilancio, «perché non risolvono la sostanza dei problemi, non lo hanno mai fatto, ma di sicuro creano situazioni di disagio operativo». Risparmiare sì, ragiona Rossi, ma «sarebbe preferibile un'analisi di ogni situazione con verifica delle reali possibilità di intervento. Così com'è, la norma rischia di essere l'ennesima complicazione per una gestione razionale dei porti». Un esempio di questi problemi lo fornisce Paolo Emilio Signorini, numero di Genova e Savona: «Come è noto, dovremo operare per il 2020 circa otto milioni di tagli. Uno dei temi maggiori si pone sugli interventi legati a tempistiche di spesa» come i progetti europei o le caratteristiche di urgenza del decreto Genova, il cui art. 6 prevede proprio il nuovo varco portuale di Ponente che ora rischia di ritardare: «Sono 20 anni che sulle amministrazioni vengono effettuati tagli lineari - commenta Signorini -: se dobbiamo fare un mea culpa, questo dovrebbe riguardare la mancanza di target di spesa annuali».

Così, l'ente che ha speso di più potrà spendere di più, mentre chi è stato più virtuoso (o pigro) potrebbe dover rinviare spese accessorie a nuovi investimenti.

Nel caso di Genova-Savona, il primo grande contenitore individuato dai tecnici dell'Authority riguarda infatti la spesa per l'informatizzazione (due milioni) che impatteranno sull'apertura del varco di Ponente, sull'interconnessione tra i diversi varchi dello scalo, sullo sviluppo della Piattaforma logistica digitale, sul progetto europeo E-Bridge di navettamento della merce tra porto e retroporti.

Un secondo blocco da due milioni è relativo ai costi di sicurezza (marittima: acquisto di nuove boe notturne; a terra: implementazione dei servizi di guardianaggio ai varchi, relativa formazione del personale, in particolare in vista dell'apertura del nuovo varco che da cronoprogramma sarebbe attivo da inizio 2022). Il terzo contenitore (altri due milioni) è relativo ai contenziosi.

Di questi, un milione riguarda i risarcimenti che l'Authority ha stanziato in forma aggiuntiva rispetto al fondo Vittime dell'amianto, rifinanziato dall'ultimo decreto fiscale per 10 milioni di euro.

Altre fonti di spesa dovrebbero riguardare l'energia elettrica, su cui incombono i circa 400 mila euro l'anno per il funzionamento delle opere accessorie al nuovo terminal di Vado (illuminazione, sicurezza, varco) e circa 200 mila euro dovrebbero essere i tagli su spese di rappresentanza come fiere, immagine, sponsorizzazioni: «Porre una soglia di spesa sotto la media degli ultimi due anni significa indebolire ancora di più la nostra portualità a livello internazionale - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto -. Il tema della digitalizzazione dei varchi e delle procedure è un asse strategico, e impatta su i tempi medi di attesa della merce e dell'autotrasporto. Ma anche ridurre i capitoli di spesa sul marketing territoriale significa abbassare la luce sulle poche eccellenze che riusciamo a mostrare, in un ambito dove il coordinamento è scarso. Insomma - conclude Botta - l'incertezza degli investimenti sulle infrastrutture, la debole posizione in Europa sul tema della tassazione delle Authority e su quello delle grandi alleanze tra armatori, mostrano uno stato confusionale del nostro governo».

Spediporto e Confetra Liguria bocchiano la Piattaforma Logistica Digitale di Uirnet: inutile e costosa

Uirnet e la Piattaforma Logistica Nazionale sono finiti nel mirino degli utilizzatori per la scarsa funzionalità del servizio offerto. Uirnet è un organismo di diritto pubblico, mantenuto con milioni di euro di soldi pubblici e soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Quest'ultima è un sistema Its (Information Transportation System) di tipo modulare e aperto, progettata con l'obiettivo di armonizzare la catena logistica italiana attraverso lo scambio informativo continuo di tutti gli attori (pubblici e privati) coinvolti nei processi della catena logistica. In concreto la realizzazione di questo sistema è stato affidata per 20 anni al concessionario Logistica Digitale, società partecipata da Dxc Technology company (Hewlett Packard), Vitrociset e F.A.I. Service Società Cooperativa, che dovrà investire circa 20 milioni di euro per il completamento della piattaforma digitale e pagare un canone di 2,5 milioni di euro annui per la sua gestione. Le stime formulate a suo tempo dal concedente Uirnet dicono che i ricavi potrebbero arrivare fino a 1,2 miliardi di euro fra il 2017 e il 2037.

Secondo quanto spiegato però da Alessandro Pitto, presidente dell'associazione genovese degli spedizionieri Spediporto, in occasione del convegno dedicati ai porti liguri andato in scena ieri a palazzo San Giorgio, la Piattaforma Logistica Nazionale non sta funzionando come ci si aspettava.

“Fra le infrastrutture fondamentali per lo sviluppo del nostro sistema portuale non dobbiamo dimenticare quelle digitali, sulle quali stiamo scontando un ritardo dovuto a scelte politiche non chiare e a un quadro normativo inutilmente complesso. Governance e perimetrazione della Piattaforma Logistica Nazionale, tariffazione chiara e trasparente, scelte politiche coerenti sono temi non più differibili. Ma mentre noi ne discutiamo amabilmente, il mondo va avanti” è la sintesi del ragionamento esposto dallo spedizionieri genovese.

“Le infrastrutture digitali dovrebbero essere per loro natura molto più rapide e snelle di quelle fisiche, anche perché non dovrebbero soffrire della sindrome Nimby e di altre problematiche, ma anche qui riscontriamo un rallentamento, se non un vero e proprio stop, e questo è veramente un peccato perché non se ne capisce bene il motivo. O meglio, si capisce se si ragiona un po' su quello che è stato l'exkursus di quella che è l'ormai famosa Piattaforma Logistica Nazionale” ha detto Pitto.

Nella sua ricostruzione dell'exkursus storico il presidente di Spediporto ha affermato: “Vari governi, perché questa è una cosa portata avanti da più governi di vario colore che si sono succeduti negli anni, a un certo punto hanno deciso che lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale dovesse essere affidata a una Spa controllata da un soggetto pubblico (Uirnet, ndr) che, però, non la realizza direttamente ma l'ha affidata a un concessionario (Logistica Digitale, ndr) nonostante probabilmente non ci fossero neanche i presupposti per farlo. Le concessioni infatti di solito si affidano quando c'è o un monopolio naturale o un monopolio di mercato o qualora le risorse scarse del demanio vadano date in concessione; qui non mi pare che nel mondo digitale potessero esserci i presupposti per dare una concessione”.

I problemi, però, sono legati alla governance e alla tariffazione di questo sistema informatico “il cui sviluppo si è ora impantanato”. Il porto di Genova è stato il primo ad aderire alla Piattaforma Logistica Nazionale conferendo il proprio port community system, poi è stato il turno di Ravenna e recentemente La Spezia ma “di fatto stiamo tutti aspettando gli sviluppi di questo sistema” ha sottolineato ancora Pitto. “Con spirito costruttivo dico che a questo punto dobbiamo

decidere se vogliamo andare avanti per inerzia e vedere cosa succede oppure ci facciamo qualche domanda e cerchiamo di capire se effettivamente abbiamo bisogno di una Piattaforma Logistica Nazionale. Come è stata concepita fino ad adesso serve? Risponde a dei bisogno di mercato concreti o no? Il modello organizzativo che è stato dato alla Pln funziona ed è strumentale alla sua realizzazione o no? Quale governance vogliamo dare a questo sistema? Qual è il perimetro nel quale deve muoversi? Quali sono i servizi che devono rientrare in questo sistema? Facciamoci queste domande e in base alle risposte decidiamo poi se sia il caso di andare avanti, di fermarci o percorrere altre strade. Il tempo non è però dalla nostra parte perché il mondo digitale corre”.

Il presidente degli spedizionieri genovesi ha proseguito spiegando poi che c'è grande confusione fra servizi cosiddetti istituzionali, che secondo lui dovrebbero essere gratuiti, e servizi di mercato, che è giusto siano a pagamento. Con questa Piattaforma Logistica Nazionale attualmente esiste un sistema che si voleva fosse gerarchico ma “non c'è stata la forza di imporlo neanche alle Autorità portuali. Ce ne sono di molte tiepide a proposito dell'adesione alla Piattaforma con i propri Pcs, altre apertamente contrarie, altre ancora carenti. Non è riuscito a imporsi fra gli enti di gestione dei porti e non è stato nemmeno un sistema talmente bello e funzionale per cui il mercato ha deciso di aderire poiché particolarmente avanzato e bello” ha affermato ancora nel suo intervento Pitto.

Il risultato è quello di un sistema ibrido: “Non abbiamo né un sistema gerarchico imposto (come è ad esempio quello delle Dogane per intenderci) né un sistema di mercato. Però il pallone se l'è portato via il Governo, nel senso che non c'è un altro soggetto che in alternativa può svilupparlo essendo stato oggetto di un affidamento in concessione rinnovata. Se non fosse che adesso c'è una dialettica abbastanza vivace in atto fra concedente e concessionario perché di fatto si sono resi conto che siamo sempre rimasti al punto in cui ci troviamo”.

Il presidente degli spedizionieri genovesi ha sottolineato infine che nel frattempo il mondo va avanti, ci sono iniziative che proseguono e che pongono degli interrogativi. “Restando solo al settore marittimo pensiamo alla Digital container shipping association, un'associazione formata da tutti i principali carrier che hanno deciso di mettersi d'accordo per decidere quale linguaggio digitale parlare e che verrà messo a disposizione di tutti gli attori che intendono dialogare con loro”. E ancora: “Altra iniziativa è una joint venture fra Maersk e Ibm che si occupa di sviluppare transazioni basate sulla blockchain, tecnologia che nasce come aperta ma anche su questo siamo in ritardo”.

Infine la conclusione critica di Spediporto: “Tutto sommato, visto che parliamo di tecnologie aperte che dovrebbero favorire lo sviluppo di dati, mi domando perché noi dobbiamo consegnare i nostri dati a una società che parte con le migliori intenzioni ma è partecipata da due multinazionali di questo tipo. Credo allora che l'interesse nazionale e quello degli operatori sarebbe meglio tutelato se riuscissimo a sviluppare un sistema digitale alternativo o comunque se riuscissimo a proporci con una certa massa di fronte a questi colossi di mercato”.

Sulla stessa lunghezza d'onda anche Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, che ha parlato della Piattaforma Logistica nazionale in questi termini: “È un modello sbagliato; non è quello che vogliamo. Il sistema è stato dato in concessione a un soggetto che chiede un balzello ma è fermo; non c'è traccia in Italia di un sistema informatico condiviso”.

Laghezza ha ricordato che la logistica in Liguria vale “il 18% del Pil” e che “l'85-90% dei container da e per i porti liguri viaggiano via camion. Si parla di 5-6.000 mezzi ogni giorno”. Il presidente di Confetra Liguria ha concluso anche lui con un parere critico sulla Piattaforma Logistica nazionale sottolineando che “per ora è solo un accorpamento di alcuni Port community system locali. È inaccettabile dover pagare un balzello per qualcosa che non c'è”.

Nicola Capuzzo

FULL IMMERSION SUI TEMI PIÙ CONCRETI DEI SISTEMI E DELLE CATENE DEL TRASPORTO MERCI

L'Italia e la logistica ad Assolombarda Shipping Forwarding&Logistics meet Industry

Sempre più ricca e partecipata la quarta edizione dell'evento promosso anche da Confetra, Alsea e Propeller - La Brexit, la Via della Seta e il rompicapo della logistica sostenibile

MILANO – Torna domani e dopodomani, 30 e 31 gennaio, la quarta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento patrocinato e ospitato da Assolombarda nella sede milanese e promosso anche da Confetra, Alsea e Propeller Club. Per le conclusioni è stato invitato anche il dirigente del Ministero degli Interni Enrico Maria Puja, esperto di settore e ben noto nel mondo dei trasporti.

L'Italia nel Secolo della Logistica è il macro tema attorno a cui ruoteranno contenuti e relatori sia delle due sessioni istituzionali di apertura e chiusura, sia dei diversi workshop tematici che animeranno la "due giorni" milanese. Riprendendo le riflessioni avviate in occasione dell'assemblea pubblica della Confederazione dello scorso novembre, Agorà 2019, il confronto si articolerà su geoeconomia e geopolitica, Via della Seta e Guerra dei Dazi, Brexit e Corridoi Europei TEN-T, 5G e innovazione tecnologica. C'è spazio anche ad approfondimenti sugli aspetti regolatori europei: BER, TUE libera circolazione e Golden Power su tutti. L'emergenza infrastrutturale e la green logistic chiuderanno un panel di temi che si annuncia quanto mai ricco e articolato.

"Da quest'anno Confetra è main
(segue a pagina 11)

L'Italia e la logistica

sponsor di questo evento e membro del Comitato promotore della manifestazione - sottolinea il suo

presidente Guido Nicolini - Come avevamo annunciato, investire sul dialogo permanente e strutturato tra industry logistica e settore manifatturiero è per noi elemento strategico e qualificante della nostra idea di sviluppo e di Paese. Insieme rappresentiamo quasi il 28% del PIL nazionale e la centralità assunta dal time to transfert delle merci - siano esse materie prime per le imprese di trasformazione italiane, nostre eccellenze produttive da esportare nel mondo, o beni destinati direttamente al consumatore finale - è oggi uno dei principali asset per rendere una economia competitiva e dinamica su scala globale". La presidente di Alsea, Betty Schiavoni, aggiunge: "Alsea è soggetto promotore della Shipping meet Industry fin dalla sua nascita, quattro anni fa, ritenendo imprescindibile il connubio tra industria e logistica/spedizioni. Quest'anno, grazie anche alla partecipazione della nostra Confederazione, cerchiamo di fare un passo ulteriore visto il mutato contesto internazionale che pone sempre più al centro delle scelte geopolitiche il sistema dei trasporti e della logistica così come hanno compreso da decenni i tedeschi e come stanno facendo i cinesi con la nuova Via della Seta. È necessario che il nostro Paese prenda consapevolezza di ciò, in particolare la nostra politica, che storicamente ha destinato, ingiustificatamente, una scarsa attenzione al nostro settore".

*

Il programma della due giorni di Milano è significativo. Dopo i saluti istituzionali di Guido Nicolini (Confetra) Mario Castaldo (Assolombarda, gruppo trasporti,logistica e

infrastrutture) Betty Schiavoni (Alsea) e Siria Trezzi (città metropolitana di

Milano) saranno sviscerati a fondo dai maggiori esperti i seguenti temi nell'ordine.

L'Italia nell'epoca della logistica come strumento strategico (domani giovedì in apertura dalle 9 alle 13, Auditorium); I nuovi crediti di imposta per l'impresa 4.0 previsti dalla finanziaria 2020 (domani giovedì dalle 11 alle 13, sala Meregalli); Competitività e competizione dei corridoi logistici (tra le 14 e le 18 di domani giovedì, Auditorium); La logistica e i trasporti per le PMI (sala Falck, dalle 14 alle 16,30 ancora domani giovedì); Il trasporto a temperatura controllata per gli alimenti (domani giovedì in sala Falck dalle 16,30 alle 18); Cryptologistica e logistica connessa: stato dell'arte, opportunità e rischi (domani giovedì in sala Meregalli dalle 14 alle 18); Sostenibilità logistica: dai principi alla realtà e ritorno (domani giovedì in sala Erba dalle 14 alle 18); "C'è da riempire i container": il sistema infrastrutturale e produttivo italiano in prospettiva 2030 (dopodomani, venerdì dalle 9 alle 13 Auditorium); L'automazione nella logistica (dopodomani venerdì dalle 10,30 alle 13 sala Falck); Logistica di qualità per i prodotti di qualità: la chiave è l'outsourcing? (dopodomani, venerdì dalle 11 alle 13 sala Meregalli).

Gentile: "Logistica del freddo, costi e burocrazia in aumento"

"Se da una parte le merci viaggiano più sicure e sotto controllo, dall'altra per gli operatori logistici sono aumentati costi e burocrazia. Va poi detto che le normali operazioni logistiche – ovvero stoccaggio, rottura del carico e immagazzinaggio – per i prodotti ortofrutticoli per loro natura deperibili si complicano a causa dal fattore tempo"

Genova - Come giudica lo stato di salute della "logistica del freddo" nel mercato italiano dell'ortofrutta? «Il mercato dell'ortofrutta - dice **Andrea Gentile, presidente di Assologistica** - è cambiato con la progressiva perdita di peso dei mercati regionali, il rafforzarsi della grande distribuzione organizzata e l'imporsi dei mutevoli atteggiamenti di propensione agli acquisti da parte dei consumatori. Con quindi maggiore enfasi sulla componente logistica e distributiva, alla quale vengono richiesti standard di qualità e procedure sempre più elevati e sofisticati. Se da una parte le merci viaggiano più sicure e sotto controllo, **dall'altra per gli operatori logistici sono aumentati costi e burocrazia**. Va poi detto che le normali operazioni logistiche – ovvero stoccaggio, rottura del carico e immagazzinaggio – per i prodotti ortofrutticoli per loro natura deperibili si complicano a causa dal fattore tempo. Pertanto, la sfida da affrontare è e resta l'ottimizzazione dei flussi delle merci. Dal punto di vista degli operatori logistici possiamo dire che sono attive sul mercato importanti realtà imprenditoriali dotate sia di strutture logistiche che di mezzi idonei alle mutate esigenze di mercato. Sono aziende capaci di proporre servizi quali **co-packing, cross-docking e flow management**. La maggior parte di esse ha sviluppato soluzioni tecnologiche avanzate con cui gestire ordini, preparare spedizioni ed effettuare tracciamento dei flussi. Spesso però la gestione della logistica del freddo passa anche per le imprese di trasporto che intervengono per l'affidamento di carichi spot. Dal momento che il trasporto su ferro è ancora piuttosto assente, quello su gomma continua a fare la parte del leone, specie nel trasferimento delle merci sulle tratte regionali. I mezzi adibiti al trasporto di frutta e verdura dovrebbero possedere strumentazioni tecnologiche per monitorare la temperatura e le varie fasi del trasporto, ma tutti sappiamo le sfide che il mondo dell'autotrasporto nazionale è chiamato ad affrontare. Per il trasporto via mare i nostri porti si stanno sì ammodernando, ma la strada per vincere la competizione internazionale è ancora in salita».

Quali sono i porti italiani da dove passa, sia in import che in export, la maggior parte di prodotti ortofrutticoli e alimentari?

«Tra i porti di riferimento in Italia per volumi di frutta e prodotti alimentari figurano Ravenna, Livorno, Venezia, Gioia Tauro. Per quanto riguarda specificamente l'import-export di frutta un ruolo importante è svolto anche dagli scali di Vado Ligure, Livorno, Civitavecchia, Trieste e Salerno, dove sono attivi terminal refrigerati attrezzati per stoccaggio e distribuzione di merce alla rinfusa».

Quali sono i limiti, dal punto di vista infrastrutturale, del sistema nazionale?

«Sono limiti sotto gli occhi di tutti e riguardano la necessità di disporre non solo di nuove infrastrutture, ma anche di mantenere quelle già esistenti. E poi manca un disegno strategico per dar vita a un reale sistema di rete».

Come si sta muovendo Assologistica per agevolare le aziende italiane che operano in questo tipo di mercato?

«Attivando azioni che rientrano nell'impegno istituzionale della nostra associazione e che si esplicano con l'obiettivo di tutelare gli interessi dei suoi associati e che poi sono anche gli interessi dell'Italia, un Paese che non può fare a meno della logistica per la sua stessa natura economico-produttiva e geografica».

Al via stamani il Forum "Shipping Forwarding&Logistics meet Industry" - L'Italia nell'epoca della logistica come strumento strategico

30 Jan, 2020

MILANO - Ai nastri di partenza stamani la IV° edizione del Forum milanese Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry - Manifestazione di riferimento per il settore logistica, trasporti e imprese che vede il confronto tra esperti, rappresentanti della committenza, operatori e attori principali di ciascun settore.

GIOVEDI' 30 GENNAIO - AUDITORIUM Assolombarda, Milano - Il programma si apre stamani con il convegno dal titolo: *"L'Italia nell'epoca della logistica come strumento strategico Geopolitica, Geoeconomia e Geologica: l'Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato"*.

La logistica è sempre più un tassello centrale per lo sviluppo economico e sociale di un Paese e per il suo posizionamento competitivo a livello globale. Per questo motivo non può rimanere di competenza esclusiva delle aziende e delle associazioni di settore, ma deve occupare un posto rilevante nell'agenda della politica nazionale. La sessione inaugurale della manifestazione affronta i fenomeni e le tematiche più rilevanti nell'ottica di una piena collaborazione trilaterale tra mondo della produzione, mondo logistico e mondo politico-amministrativo.

Main

Topics:

La connettografia e i percorsi delle supply chain internazionali: analisi di un'evoluzione nell'epoca delle nuove guerre economiche

La logistica come arma nella competizione tra grandi potenze: hub, passaggi obbligati, bypass, nuove rotte BRI e suoi rami verticali (focus Adriatico/Balcani e Africa)

L'irruzione della ferrovia nei traffici a lunga distanza

Brexit e Italia: riflessi e rimedi per non interrompere un legame storico

La competizione dei porti del sud del Mediterraneo, non solo BRI

Lo shipping non è un'isola: il gigantismo navale, la BER e la concentrazione dei traffici, il sistema portuale e logistico nazionale e l'economia del Paese

Il codice doganale europeo

Il Golden Power, non solo telecomunicazioni e difesa

CHAIRMAN: Umberto Masucci, Presidente Nazionale, The International Propeller Clubs

SALUTI

ASSOCIATIVI

Guido Nicolini, Presidente, Confetra

Mario Castaldo, Presidente Gruppo Trasporti Logistica e Infrastrutture, Assolombarda

Betty Schiavoni, Presidente, ALSEA

Umberto Masucci, Presidente Nazionale, The International Propeller Clubs

Riccardo Fuochi, Presidente, The International Propeller Club Port of Milan

Interventi

istituzionali

Ivan Scalfarotto, Sottosegretario di Stato, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale

KEYNOTE SPEECH

Di chi è il Mediterraneo?
Lucio Caracciolo, Direttore, Limes

I rami della BRI (focus Adriatico/Balcani e Africa) Adriatico/Balcani:
Alessia Amighini, Docente, Università del Piemonte Orientale e Co-Chair Desk Cina, ISPI

La (re)irruzione della ferrovia nei traffici a lunga distanza
Andrea Giuricin, Docente, Università Milano-Bicocca

Nel mercato Globale, quali infrastrutture per la Crescita dopo vent'anni di stagnazione?
Mino Giachino, Presidente, SAIMARE

Lo shipping non è un'isola: il gigantismo navale, la BER e la concentrazione dei traffici
Massimo Deandreis, Direttore Generale, SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo)

Evoluzioni e dinamiche nei flussi dei prodotti chimici europei
Gaetano Conti, Presidente del Comitato Logistica, Federchimica

Shipping e Green New Deal: le strategie degli armatori italiani, guardando non solo ai container
Mario Mattioli, Presidente, Confitarma e Presidente, Federazione del Mare

PORTI E LOGISTICA



Il presidente Laghezza lancia il guanto di sfida

Confetra: "Con due anni di passivo Alitalia la Pontremolese sarebbe già realtà"

giovedì 30 gennaio 2020



GENOVA - Il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, lancia il guanto di sfida: “Ripartire subito con il raddoppio della linea ferroviaria La Spezia-Parma” come opera strategica di primo livello per lo sviluppo del Paese. Collegare il Tirreno al Brennero e quindi garantire alle merci un corridoio ferroviario preferenziale che assicurerebbe efficienza, competitività e non inquinamento, costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all’Alitalia.

A lanciare la provocazione riproponendo con urgenza il tema della ferrovia Pontremolese, in quanto opera strategica per il sistema Paese, è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria. “Troppo spesso – afferma Laghezza – il nostro Paese perde il senso delle proporzioni, e specialmente delle priorità, con il risultato di sperperare denaro pubblico e dimenticare quelli che sarebbero i reali doveri di uno Stato moderno”. “La linea Pontremolese – prosegue Laghezza – era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto di La Spezia con Parma e quindi con la Pianura Padana, già allora ipotizzando una prosecuzione verso il Brennero. Ma ciò non ha impedito alla Pontremolese di precipitare nel buco nero delle grandi incompiute con un progetto di raddoppio che risale al 1980 e che avrebbe dovuto trasformare una linea ottocentesca, con binario unico e pendenze inconcepibili per le moderne ferrovie, in una tratta ferroviaria efficiente per merci e container e importante anche in chiave turistica”.

Da alcuni mesi si sono riaccessi i riflettori su questa opera infrastrutturale dimenticata. “Opera – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – che caso unico forse nel panorama delle infrastrutture progettate, programmate o in fase di lenta realizzazione, gode del consenso unanime non solo dei territori e delle città direttamente interessate, ma anche del sostegno corale del mondo economico e del pianeta ambientale, che vedono in questa linea ferroviaria l’unica risposta anche per rendere eco-compatibili i trasporti da e per il porto di La Spezia”.

Secondo le ultime stime, la ferrovia Pontremolese, oggi a binario unico e con pendenze e tempi di percorrenza ottocenteschi, costerebbe per completare il doppio binario nei 64 chilometri mancanti e realizzare la galleria di valico, 2,2 miliardi di euro. E sempre secondo stime recentissime Alitalia è già costata allo Stato qualcosa come 10,5 miliardi di Euro e ogni anno pesa sul bilancio pubblico per oltre 500 milioni di euro.

“Per la ferrovia Pontremolese – continua Laghezza – non esiste uno stanziamento a bilancio, anche se il rapporto costi benefici indotti sull’economia italiana, sulla portualità, sul turismo e sulla difesa dell’ambiente eccederebbero ampiamente il valore dell’investimento. Per l’Alitalia si prosegue per default da un aumento di capitale all’altro. Non è forse venuta l’ora di preferire a una compagnia di bandiera una vera, reale e concreta strategia di bandiera che si ponga come obiettivo il rilancio del nostro Paese?”.

“Personalmente – conclude il Presidente di Confetra Liguria - ritengo che il nostro territorio meriti di più e mi aspetto da tutte le istituzioni, centrali e locali, uno scatto di orgoglio, per riportare la Pontremolese al centro dei corridoi europei e per mobilitare le risorse necessarie ad un pronto avvio dei lavori. Qualsiasi altra soluzione è un compromesso al ribasso, utile forse nell’immediato, ma senza prospettiva per il futuro. Attendiamo dalla politica segnali chiari in questa direzione il che significa liberare subito la Pontremolese dai lacci che l’hanno imprigionata nella lista delle opere di secondo livello, quelle che sarebbero importanti, ma non prioritarie”.

Le imprese lombarde chiedono infrastrutture al mondo della logistica merci



Milano – “Adeguatezza delle infrastrutture per favorire l’importazione e l’esportazione delle merci che per il 67% avviene via terra e per il resto via mare”. È questa la richiesta principale che le imprese manifatturiere lombarde hanno avanzato al mondo della logistica delle merci attraverso Mario Castaldo, presidente del Gruppo trasporti logistica e infrastrutture di Assolombarda, in occasione dell’evento Shipping forwarding & logistics meet industry andato in scena a Milano.

“Nel 2019 l’80% dei progetti infrastrutturali in Italia è fermo o è stato ripensato. Le opere andrebbero realizzate in tempi adeguati alle necessità delle imprese produttive perché oggi le inefficienze logistiche costano alle imprese italiane 13 miliardi di euro” ha sottolineato il rappresentante di Assolombarda. Le carenze e i ritardi infrastrutturali dell’Italia insomma affliggono pesantemente la capacità di import-export e la competitività delle imprese produttrici.

“Il vantaggio geografico dell’Italia non può però rischiare di diventare un imbuto. Perché le imprese la logistica la vedono così” ha aggiunto Castaldo durante il suo intervento. “E non parlo solo di organizzazione ma soprattutto di riorganizzazione nei collegamenti da e per i porti. Senza dimenticare poi il tema della vetustà delle infrastrutture. Anche al sud ci sono carenze infrastrutturali ataviche che vanno risolte e affrontate in maniera determinata”.

Le imprese lombarde rilevano invece che spesso i progetti e le richieste rimangono solo delle semplici enunciazioni cui non viene dato concreto seguito. “Nel frattempo, però, l’Italia ha perso quote di mercato sia sull’import che sull’export, nonostante nell’ultimo decennio gli interscambi commerciali siano cresciuti a livello mondiale nonostante la crisi. E questo perché alle imprese italiane servono infrastrutture competitive” è stata la conclusione di Assolombarda.

Nicola Capuzzo

Schiavoni (ALSEA): “E' Rivalta il retroporto degli scali liguri”

Per la presidente degli spedizionieri lombardi bisogna abbandonare ipotesi “fantasiose” di nuovi hub terrestri ad Alessandria o Arquata Scrivia e puntare di più sulle strutture esistenti

Milano - Per gli spedizionieri lombardi, che servono la principale regione produttiva dal Paese, non servono nuovi hub retroportuali in Nord Italia: quelli esistenti sono sufficienti, se sviluppati a dovere.

E' questo il pensiero espresso da Betty Schiavoni, Presidente di ALSEA (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) durante il convegno milanese Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, durante il quale gli operatori del trasporto si sono confrontati coi loro committenti, ovvero i rappresentanti delle aziende manifatturiere.

“Industria e logistica devono fare un appello comune e condiviso alla politica sull'emergenza infrastrutturale che colpisce il nostro Paese” ha dichiarato la Presidente di ALSEA. “La logistica è un settore fondamentale per tutta l'economia nazionale e una leva strategica in termini geopolitici, ma in Italia, di questo, nessuno sembra rendersi conto. La politica è totalmente sorda alle nostre esternazioni e il fatto che il Governo, invitato a questo evento, non abbia ritenuto di mandare un suo emissario, la dice lunga sulla considerazione riservata al nostro settore”.

Quello che manca è la volontà politica, perché gli obiettivi sono chiari e ben noti secondo Schiavoni: “Dobbiamo puntare su un numero limitato di porti, che sono quelli già scelti dalla merce. L'arco ligure, con Vado, Genova e La Spezia, nel Tirreno e gli scali di Venezia e Trieste in Alto Adriatico”.

Discorso analogo per quanto riguarda gli inland terminal: “Gli interporti che ci sono vanno benissimo, se fatti funzionare a dovere. Lasciamo perdere ipotesi fantasiose come Alessandria o Arquata Scrivia. Il retroporto naturale degli scali liguri è Rivalta: puntiamo su quello e sulle altre strutture che già esistono e lavorano”.

F.B.

Assolombarda propone un patto tra industria e logistica per 'svegliare' la politica



Logistica

Sull'Italia pesa un gap infrastrutturale da colmare al più presto: allarme lanciato al convegno 'Shipping & Logistics meet Industry', dove l'assenza di emissari del Governo testimonia la sottovalutazione del settore da parte delle istituzioni



Milano - Delinare un programma comune di interventi urgenti per rispondere alle esigenze condivise di attori industriali e operatori logistici, da sottoporre alle istituzioni politiche nella speranza che l'unione – parafrasando il noto proverbio – produca forza sufficiente a far sì che il 'grido' di allarme delle due categorie (la manifattura contribuisce al 18% del PIL nazionale, la logistica al 9%) venga finalmente ascoltato dal Governo.

E' questa la proposta lanciata dal presidente del Gruppo Trasporti, Logistica e Infrastrutture di Assolombarda Mario Castaldo, immediatamente accolta da operatori e associazioni della logistica presenti, in apertura della sessione mattutina (intitolata 'L'Italia nell'epoca della logistica come strumento strategico – Geopolitica, geoeconomia e geologista: l'Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato') del convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, giunto ormai alla 4a edizione e ospitato nella sede degli industriali milanesi. Evento che proprio l'esecutivo, pur invitato, ha disertato, confermando indirettamente la tesi di fondo che vede la politica totalmente insensibile alle istanze del settore.

“Prepariamo insieme un programma di interventi concreti su ciò che serve all'Italia in termini di logistica e trasporti nei prossimi 20 anni, per rendere competitivo tutto il sistema-Paese. Farlo è un nostro dovere morale, che la politica ci ascolti è una speranza” ha dichiarato Castaldo aprendo i lavori, dopo i saluti introduttivi di Umberto Masucci, Presidente del Propeller Club nazionale, e di Riccardo Fuochi, suo omologo meneghino.

Per il rappresentante di Assolombarda, infatti, “all'industria italiana, particolarmente vocata all'export, servono servizi efficienti, a partire dalla logistica, per non perdere quote di mercato, cosa che peraltro è già successa nel corso dell'ultimo decennio”. Oggi non è così: “I porti italiani spesso generano dei colli di bottiglia che rallentando il flusso di merci causano un danno economico stimato in 13 miliardi di euro e obbligano molte aziende far passare le loro spedizioni dai porti del Nord Europa”. Tra i principali ambiti in cui intervenire ci sono i collegamenti da e per i nostri porti, “che oggi sono inadeguati e formano dei veri e propri imbuto”.

Che la necessità di un'azione coordinata tra industria e logistica sia sentita, con altrettanta intensità, anche dagli operatori del trasporto, lo conferma il direttore generale di **Confetra** Ivano Russo, che infatti ha annunciato il crescente impegno della sua organizzazione a sostegno del convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, il cui scopo è proprio quello di mettere a confronto le istanze, spesso convergenti, di questi due mondi.

“Questo è il secolo della logistica, che viene usata sempre più spesso come arma geopolitica, ma non serve a niente parlare di questi temi senza la presenza al tavolo dei rappresentanti dell'industria. E' da loro infatti – ha ricordato Russo – che ha origine la domanda di trasporto”. Ma in questo contesto di crescente complessità internazionale, l'Italia conta troppo poco: “Siamo irrilevanti nello scenario internazionale, e dal punto di vista logistico siamo un hub micro-regionale, con un raggio d'azione che non supera i 2.000 chilometri. A livello continentale abbiamo davanti gli scali del Northern Range”.

Le opportunità di un rilancio per la portualità nostrana non mancherebbero, perchè con il raddoppio del Canale – ha spiegato Massimo Deandrei, Direttore del centro studi SRM-Intesa San Paolo – “i traffici attraverso Suez sono sensibilmente cresciuti (+4,9% nel 2019, in termini di tonnellate): nel periodo 2014-2018 il volume di container movimentati in Mediterraneo è aumentato del 22%”.

Allora perchè una quota rilevante di merce in entrata o in uscita dall'Italia è ancora 'costretta' – come ha confermato un altro rappresentante dell'industria presente al convegno, il presidente del Comitato Logistica di Federchimica Gaetano Conti – a passare dai porti del Nord Europa? Il problema, su questo tutti sono d'accordo, è costituito dal gap infrastrutturale italiano, che genera inefficienze e, ha ricordato il presidente di Confitarma Mario Mattioli, “sommando tutte le voci, comprese le mancate entrate per l'erario dovute al fatto che merci dirette in Italia vengono sdoganate in altri Paesi UE, ci costa 70 miliardi di euro”. La maggiore competitività dei porti nordeuropei è, secondo il numero uno degli armatori italiani, dovuta in parte alla concentrazione di volumi in pochi scali, che genera economie di scala e quindi consente un contenimento delle tariffe, “a differenza di quanto avviene nel nostro paese dove l'offerta di banchine è molto parcellizzata”. Ora – prosegue quindi Mattioli - “il traffico da Suez a Gibilterra sta crescendo, ed è probabile che una certa quota di questi volumi sia diretta in Italia, dove però arriva passando da Rotterdam o da Anversa. Questo è un vero e proprio paradosso che può essere superato solo con un programma di interventi infrastrutturali serio e coerente a livello nazionale, da portare avanti con continuità”.

Tutti sforzi che il sistema Paese deve fare per recuperare competitività, ma che potrebbero non bastare a modificare lo status quo, dovuto non solo alla mano invisibile del mercato, ma anche a quella, ben più manifesta, guidata dalla volontà politica di alcune delle maggiori economie mondiali.

O almeno è questa la lettura delle situazione che da Alessia Amighini, docente dell'Università del Piemonte Orientale e Co-Chair desk China di ISPI: “L'Italia non riesce a 'rubare' traffici ai porti del Nord Europa non solo per le sue inefficienze, che sono conclamate e che dipendono in larga misura dalla frammentazione dell'offerta portuale, ma anche e soprattutto perchè la Germania si è palesemente mossa per evitare che ciò avvenga”.

Quando si affronta la dimensione geopolitica, e oggi è quantomai necessario, non si può non parlare del crescente ruolo egemonico della Cina, che il Direttore di Limes Lucio Caracciolo traccia nelle sue linee generali e che invece il Vicepresidente di **Confetra** Marco Conforti declina in ambito portuale, ricordando gli innumerevoli investimenti di Pechino negli scali europei, “che, la storia ce lo ha insegnato, sono uno strumento di potere fondamentale proprio in chiave geopolitica. C'è una sovrapposizione quasi esatta tra i porti controllati da quello che fu l'Impero Britannico e le banchine dove oggi la Cina detiene un controllo di fatto”. Un'espansione internazionale della Repubblica Popolare che, secondo Conforti, il Vecchio Continente non ha neanche provato ad arginare, almeno per quanto riguarda il territorio di sua competenza: “Quando si è trattato di regolare gli investimenti stranieri (e non solo cinesi) in Europa, Bruxelles è stata troppo timida. Così si è persa un'occasione”.

Poche norme dall'EU – “che, secondo noi commettendo un errore, ha deciso di rinnovare le BER (Block Exemption Regulation) per il settore container senza verificare quali siano oggi, se ci sono, i reali benefici per l'intera filiera logistica e senza ascoltare il parere degli altri operatori della catena” - e troppe a livello italiano, “dove il settore dei porti è iper-regolato da un eccessivo numero di attori, compreso un ente il cui funzionamento, per legge, non deve gravare sul bilancio della Stato e che quindi deve essere finanziato dagli stessi regolati, proporzionalmente in base al fatturato. E' una situazione che non può funzionare” secondo Conforti.

Francesco Bottino

TAG : eventi



Schiavoni (ALSEA): “E’ Rivalta il retroporto degli scali liguri”

Per la presidente degli spedizionieri lombardi bisogna abbandonare ipotesi “fantasiose” di nuovi hub terrestri ad Alessandria o Arquata Scrivia e puntare di più sulle strutture esistenti



Milano - Per gli spedizionieri lombardi, che servono la principale regione produttiva dal Paese, non servono nuovi hub retroportuali in Nord Italia: quelli esistenti sono sufficienti, se sviluppati a dovere.

E' questo il pensiero espresso da Betty Schiavoni, Presidente di ALSEA (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) durante il convegno milanese Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, durante il quale gli operatori del trasporto si sono confrontati coi loro committenti, ovvero i rappresentanti delle aziende manifatturiere.

“Industria e logistica devono fare un appello comune e condiviso alla politica sull'emergenza infrastrutturale che colpisce il nostro Paese” ha dichiarato la Presidente di ALSEA. “La logistica è un settore fondamentale per tutta l'economia nazionale e una leva strategica in termini geopolitici, ma in Italia, di questo, nessuno sembra rendersi conto. La politica è totalmente sorda alle nostre esternazioni e il fatto che il Governo, invitato a questo evento, non abbia ritenuto di mandare un suo emissario, la dice lunga sulla considerazione riservata al nostro settore”.

Quello che manca è la volontà politica, perché gli obiettivi sono chiari e ben noti secondo Schiavoni: “Dobbiamo puntare su un numero limitato di porti, che sono quelli già scelti dalla merce. L'arco ligure, con Vado, Genova e La Spezia, nel Tirreno e gli scali di Venezia e Trieste in Alto Adriatico”.

Discorso analogo per quanto riguarda gli inland terminal: “Gli interporti che ci sono vanno benissimo, se fatti funzionare a dovere. Lasciamo perdere ipotesi fantasiose come Alessandria o Arquata Scrivia. Il retroporto naturale degli scali liguri è Rivalta: puntiamo su quello e sulle altre strutture che già esistono e lavorano”.

F.B.

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry: al via oggi la 4a edizione

(FERPRESS) – Milano, 30 GEN – Si apre oggi, presso il Centro Congressi di Assolombarda a Milano, la quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, l'appuntamento annuale di riferimento per il confronto e la collaborazione trilaterale tra mondo della produzione, mondo logistico e mondo politico-amministrativo. Una manifestazione unica in Italia che può vantare la presenza di un Comitato Promotore composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club.

“La logistica è ormai un pilastro strategico dell'economia e della politica di un Paese, ed è uno dei punti di controllo di tutti i settori cruciali per la società: territorio, lavoro, sostenibilità, competenze, formazione” – ricorda Carlo Silva, CEO di Clickutility Team, organizzatore della manifestazione.

“La quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è senza dubbio la più vasta da sempre, come ampiezza di tematiche e come varietà dell'estrazione dei relatori. – aggiunge Riccardo Fuochi, Presidente del Propeller Club Port of Milan. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione, è da sempre anche quella degli International Propellers Clubs, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale”.

Gli argomenti di questa edizione riflettono l'impostazione integrata della manifestazione, dalla geopolitica all'ambiente e all'energia, dall'alimentazione alla tracciabilità e sicurezza, dall'automazione e ai suoi riflessi sul lavoro all'allocazione delle risorse pubbliche e private per lo sviluppo del Paese.

Il filo conduttore è l'industria, la logistica e i trasporti italiani nel mondo, all'epoca del ritorno dei confini e della diffusione delle tecnologie disruptive.

La sessione di apertura sarà dedicata a Geopolitica, Geoeconomia e Geologistica: l'Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato, una questione fondamentale per un Paese come il nostro, legato strettamente agli scambi e alle catene di approvvigionamento globali., specie oggi quando il Mediterraneo è ridiventato terreno di confronto tra Potenze guidate da interessi non solo economici. Nel pomeriggio della prima giornata la posizione dell'Italia verrà proposta in due declinazioni, quella della competitività del sistema e quella della competizione all'interno del sistema, un tema raramente trattato ma cruciale in tempi di necessaria ottimizzazione delle risorse. In parallelo verranno esaminate le molte componenti della sostenibilità nella logistica, compresi aspetti che stanno per venire alla ribalta, come il consumo di suolo.

L'apertura della seconda giornata sarà dedicata alle infrastrutture e alla loro integrazione con i sistemi industriali: come dice il titolo della sessione, “C'è da riempire i container” oltre che trasportarli. Il programma dell'edizione 2020 offrirà analisi e prospettive anche su logistica e trasporti per le piccole e medie imprese; la logistica di qualità per i nostri prodotti di qualità; la logistica e i trasporti a temperatura controllata per l'alimentare, le tecnologie disruptive (Cryptologistica e Logistica Connessa, automazione, robotica, veicoli autonomi, intelligenza artificiale).

Il presidente Laghezza lancia il guanto di sfida

Confetra: "Con due anni di passivo Alitalia la Pontremolese sarebbe già realtà"

GENOVA - Il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, lancia il guanto di sfida: "Ripartire subito con il raddoppio della linea ferroviaria La Spezia-Parma" come opera strategica di primo livello per lo sviluppo del Paese. Collegare il Tirreno al Brennero e quindi garantire alle merci un corridoio ferroviario preferenziale che assicurerebbe efficienza, competitività e non inquinamento, costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all'Alitalia.

A lanciare la provocazione riproponendo con urgenza il tema della ferrovia Pontremolese, in quanto opera strategica per il sistema Paese, è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria. "Tropo spesso – afferma Laghezza – il nostro Paese perde il senso delle proporzioni, e specialmente delle priorità, con il risultato di sperperare denaro pubblico e dimenticare quelli che sarebbero i reali doveri di uno Stato moderno". "La linea Pontremolese – prosegue Laghezza – era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto di La Spezia con Parma e quindi con la Pianura Padana, già allora ipotizzando una prosecuzione verso il Brennero. Ma ciò non ha impedito alla Pontremolese di precipitare nel buco nero delle grandi incompiute con un progetto di raddoppio che risale al 1980 e che avrebbe dovuto trasformare una linea ottocentesca, con binario unico e pendenze inconcepibili per le moderne ferrovie, in una tratta ferroviaria efficiente per merci e container e importante anche in chiave turistica".

Da alcuni mesi si sono riaccesi i riflettori su questa opera infrastrutturale dimenticata. "Opera – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – che caso unico forse nel panorama delle infrastrutture progettate, programmate o in fase di lenta realizzazione, gode del consenso unanime non solo dei territori e delle città direttamente interessate, ma anche del sostegno corale del mondo economico e del pianeta ambientale, che vedono in questa linea ferroviaria l'unica risposta anche per rendere eco-compatibili i trasporti da e per il porto di La Spezia".

Secondo le ultime stime, la ferrovia Pontremolese, oggi a binario unico e con pendenze e tempi di percorrenza ottocenteschi, costerebbe per completare il doppio binario nei 64 chilometri mancanti e realizzare la galleria di valico, 2,2 miliardi di euro. E sempre secondo stime recentissime Alitalia è già costata allo Stato qualcosa come 10,5 miliardi di Euro e ogni anno pesa sul bilancio pubblico per oltre 500 milioni di euro.

"Per la ferrovia Pontremolese – continua Laghezza – non esiste uno stanziamento a bilancio, anche se il rapporto costi benefici indotti sull'economia italiana, sulla portualità, sul turismo e sulla difesa dell'ambiente eccederebbero ampiamente il valore dell'investimento. Per l'Alitalia si prosegue per default da un aumento di capitale all'altro. Non è forse venuta l'ora di preferire a una compagnia di bandiera una vera, reale e concreta strategia di bandiera che si ponga come obiettivo il rilancio del nostro Paese?".

"Personalmente – conclude il Presidente di Confetra Liguria - ritengo che il nostro territorio meriti di più e mi aspetto da tutte le istituzioni, centrali e locali, uno scatto di orgoglio, per riportare la Pontremolese al centro dei corridoi europei e per mobilitare le risorse necessarie ad un pronto avvio dei lavori. Qualsiasi altra soluzione è un compromesso al ribasso, utile forse nell'immediato, ma senza prospettiva per il futuro. Attendiamo dalla politica segnali chiari in questa direzione il che significa liberare subito la Pontremolese dai lacci che l'hanno imprigionata nella lista delle opere di secondo livello, quelle che sarebbero importanti, ma non prioritarie".

Ferrovie, per Laghezza il raddoppio della linea La Spezia-Parma è una priorità

Il presidente di Confetra Liguria ricorda che quest'opera strategica "gode del consenso non solo delle città direttamente interessate, ma anche del mondo economico e ambientale"

Collegare il Tirreno al Brennero con i binari? Costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all'Alitalia. A lanciare la provocazione riproponendo con urgenza il tema della **ferrovia Pontremolese**, in quanto opera strategica per il sistema Paese, è **Alessandro Laghezza**, presidente di Confetra Liguria. "Troppo spesso – afferma Laghezza – il nostro Paese perde il senso delle proporzioni, e specialmente delle priorità, con il risultato di sperperare denaro pubblico e dimenticare quelli che sarebbero i reali doveri di uno Stato moderno".

"La linea Pontremolese – prosegue Laghezza – era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto di La Spezia con Parma e quindi con la Pianura Padana, già allora ipotizzando una prosecuzione verso il Brennero. Ma ciò non ha impedito alla Pontremolese di precipitare nel buco nero delle grandi incompiute con un progetto di raddoppio che risale al 1980 e che avrebbe dovuto trasformare una linea ottocentesca, con binario unico e pendenze inconcepibili per le moderne ferrovie, in una tratta ferroviaria efficiente per merci e container e importante anche in chiave turistica".

Da alcuni mesi si sono riaccesi i riflettori su questa opera infrastrutturale dimenticata. "Opera – prosegue il presidente di Confetra Liguria – che caso unico forse nel panorama delle infrastrutture progettate, programmate o in fase di lenta realizzazione, gode del consenso unanime non solo dei territori e delle città direttamente interessate, ma anche del sostegno corale del mondo economico e del pianeta ambientale, che vedono in questa linea ferroviaria l'unica risposta anche per rendere eco-compatibili i trasporti da e per il porto di La Spezia".

Secondo le ultime stime, la ferrovia Pontremolese, oggi a binario unico e con pendenze e tempi di percorrenza ottocenteschi, costerebbe per completare il doppio binario nei 64 chilometri mancanti e realizzare la galleria di valico, 2,2 miliardi di euro. E sempre secondo stime recentissime Alitalia è già costata allo Stato qualcosa come 10,5 miliardi di Euro e ogni anno pesa sul bilancio pubblico per oltre 500 milioni di euro.

"Per la ferrovia Pontremolese – continua Laghezza – non esiste uno stanziamento a bilancio, anche se il rapporto costi benefici indotti sull'economia italiana, sulla portualità, sul turismo e sulla difesa dell'ambiente eccederebbero ampiamente il valore dell'investimento. Per l'Alitalia si prosegue per default da un aumento di capitale all'altro. Non è forse venuta l'ora di preferire a una compagnia di bandiera una vera, reale e concreta strategia di bandiera che si ponga come obiettivo il rilancio del nostro Paese?".

"Personalmente – conclude il presidente di Confetra Liguria - ritengo che il nostro territorio meriti di più e mi aspetto da tutte le istituzioni, centrali e locali, uno scatto di orgoglio, per riportare la Pontremolese al centro dei corridoi europei e per mobilitare le risorse necessarie ad un pronto avvio dei lavori. Qualsiasi altra soluzione è un compromesso al ribasso, utile forse nell'immediato, ma senza prospettiva per il futuro. Attendiamo dalla politica segnali chiari in questa direzione il che significa liberare subito la Pontremolese dai lacci che l'hanno imprigionata nella lista delle opere di secondo livello, quelle che sarebbero importanti, ma non prioritarie".

Confetra Liguria: Laghezza, ripartire subito con il raddoppio della ferrovia La Spezia-Parma

(FERPRESS) – La Spezia, 30 GEN – Collegare il Tirreno al Brennero e quindi garantire alle merci un corridoio ferroviario preferenziale che assicurerebbe efficienza, competitività e non inquinamento, costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all’Alitalia.

A lanciare la provocazione riproponendo con urgenza il tema della ferrovia Pontremolese, in quanto opera strategica per il sistema Paese, è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria.

“Troppo spesso – afferma Laghezza – il nostro Paese perde il senso delle proporzioni, e specialmente delle priorità, con il risultato di sperperare denaro pubblico e dimenticare quelli che sarebbero i reali doveri di uno Stato moderno”.

“La linea Pontremolese – prosegue Laghezza – era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto di La Spezia con Parma e quindi con la Pianura Padana, già allora ipotizzando una prosecuzione verso il Brennero. Ma ciò non ha impedito alla Pontremolese di precipitare nel buco nero delle grandi incompiute con un progetto di raddoppio che risale al 1980 e che avrebbe dovuto trasformare una linea ottocentesca, con binario unico e pendenze inconcepibili per le moderne ferrovie, in una tratta ferroviaria efficiente per merci e container e importante anche in chiave turistica”.

Da alcuni mesi si sono riaccesi i riflettori su questa opera infrastrutturale dimenticata. “Opera – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – che caso unico forse nel panorama delle infrastrutture progettate, programmate o in fase di lenta realizzazione, gode del consenso unanime non solo dei territori e delle città direttamente interessate, ma anche del sostegno corale del mondo economico e del pianeta ambientale, che vedono in questa linea ferroviaria l’unica risposta anche per rendere eco-compatibili i trasporti da e per il porto di La Spezia”.

Secondo le ultime stime, la ferrovia Pontremolese, oggi a binario unico e con pendenze e tempi di percorrenza ottocenteschi, costerebbe per completare il doppio binario nei 64 chilometri mancanti e realizzare la galleria di valico, 2,2 miliardi di euro. E sempre secondo stime recentissime Alitalia è già costata allo Stato qualcosa come 10,5 miliardi di Euro e ogni anno pesa sul bilancio pubblico per oltre 500 milioni di euro.

“Per la ferrovia Pontremolese – continua Laghezza – non esiste uno stanziamento a bilancio, anche se il rapporto costi benefici indotti sull’economia italiana, sulla portualità, sul turismo e sulla difesa dell’ambiente eccederebbero ampiamente il valore dell’investimento. Per l’Alitalia si prosegue per default da un aumento di capitale all’altro. Non è forse venuta l’ora di preferire a una compagnia di bandiera una vera, reale e concreta strategia di bandiera che si ponga come obiettivo il rilancio del nostro Paese?”.

“Personalmente – conclude il Presidente di Confetra Liguria – ritengo che il nostro territorio meriti di più e mi aspetto da tutte le istituzioni, centrali e locali, uno scatto di orgoglio, per riportare la Pontremolese al centro dei corridoi europei e per mobilitare le risorse necessarie ad un pronto avvio dei lavori. Qualsiasi altra soluzione è un compromesso al ribasso, utile forse nell’immediato, ma senza prospettiva per il futuro. Attendiamo dalla politica segnali chiari in questa direzione il che significa liberare subito la Pontremolese dai lacci che l’hanno imprigionata nella lista delle opere di secondo livello, quelle che sarebbero importanti, ma non prioritarie”.

La Pontremolese che manca

Alessandro Laghezza
Confetra Liguria

Collegare il Tirreno al Brennero e quindi garantire alle merci un corridoio ferroviario preferenziale che assicurerebbe efficienza, competitività e non inquinamento, costerebbe al sistema Paese quanto un anno di sovvenzioni erogate all'Alitalia.

La linea Pontremolese era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto di La Spezia con Parma e quindi con la Pianura Padana, già allora ipotizzando una prosecuzione verso il Brennero. Ma ciò non ha impedito alla Pontremolese di precipitare nel buco nero delle grandi incompiute con un progetto di raddoppio che risale al 1980 e che avrebbe dovuto trasformare una linea ottocentesca, con binario unico e pendenze inconcepibili per le moderne ferrovie, in una tratta ferroviaria efficiente per merci e container e importante anche in chiave turistica.

Per la ferrovia Pontremolese non esiste uno stanziamento a bilancio. Per l'Alitalia si prosegue per default da un aumento di capitale all'altro.