

«A Pechino dobbiamo chiedere accordi industriali e di tipo logistico»

Il presidente di Confetra, Nicolini: «Nei rapporti col Far East pesa il mancato coordinamento in Ue.

Che peso ha il commercio dell'Estremo Oriente per le imprese italiane della logistica e dei trasporti? «In uscita - risponde il presidente di Confetra, Guido Nicolini - India e Cina assorbono il 2,7% del totale delle nostre esportazioni. In entrata, importiamo da questi due Paesi il 3,3% dei volumi complessivi. Vi è quindi un leggero squilibrio della bilancia commerciale, tra il nostro Paese e quest'area del Mondo, che andrebbe certamente ricalibrato. Ma tutto sommato parliamo di numeri piccoli».

Che ruolo possono svolgere l'Italia e il Mediterraneo nei rapporti commerciali fra Europa e Asia?

«Un ruolo importantissimo, se sapremo cogliere le nuove opportunità derivanti dalle nuove dinamiche globali della produzione e del commercio. Ad esempio l'Africa si sta rapidamente "manifatturizzando" grazie alla presenza di circa 14 mila piccole e medie imprese cinesi che - sfruttando le relazioni costruite attraverso la Nuova Via della Seta, i propri investimenti infrastrutturali e i giacimenti di materie prime presenti soprattutto nel territorio subsahariano - stanno impiantando in Africa vere e proprie filiere industriali nei settori dell'industria automobilistica, dell'abbigliamento, dell'alimentazione. A luglio è inoltre nata l'area di Libero scambio africana: in termini di consumatori grande due volte l'Europa. Questa produzione, oltre a essere rivolta in parte al mercato interno, avrà proprio il nostro Continente quale principale mercato di riferimento. L'Italia potrebbe e dovrebbe candidarsi a divenirne la porta di accesso. Aggiungendo all'offerta infrastrutturale e ai servizi logistici e redistributivi la capacità di impreziosire tali produzioni con una "lavorazione di ultimo miglio" tipica dell'eccellenza italiana».

Quale sarà secondo lei l'atteggiamento del nuovo governo nei confronti dell'adesione dell'Italia alla Belt and Road Initiative-Nuova via della seta, siglata lo scorso marzo?

«Questo non saprei dirglielo. Quello che so, è che se saremo lungimiranti potremo agganciare il progetto Bri e valorizzare gli interessi della logistica e dell'industria nazionale. Un po' sul modello di ciò che sta avvenendo a Trieste dove si sta combinando offerta infrastrutturale, condizioni di vantaggio fiscale per attrarre investimenti industriali nelle aree retroportuali, servizi logistici soprattutto in modalità ferroviaria, piattaforme per l'export verso Pechino delle eccellenze produttive locali, cooperazioni tra centri di ricerca. Eviterei di cedere alla vulgata semplicistica e fuorviante per la quale l'Italia dovrebbe accaparrarsi investimenti cinesi in infrastrutture. Con tutto il rispetto, noi non siamo né il Vietnam né lo Sri Lanka. Non riusciamo a spendere neanche i fondi nazionali appostati su opere e interventi già progettati e finanziati, meno che mai i fondi europei, non vedo quindi perché dovremmo riuscire a spendere quelli cinesi. Creare ulteriore debito nominale non ha senso. Occorre migliorare la capacità realizzativa della nostra pubblica amministrazione, riuscire a fare gli interventi già programmati e finanziati con le risorse nazionali e comunitarie e negoziare invece con la Cina accordi industriali e logistici».

La rotta marittima artica è un concorrente per i porti italiani?

«Certo che sì. Cina e Russia stanno investendo circa 30 miliardi di euro per rendere navigabili i mari del Nord. Le rotte sono già state collaudate e l'obiettivo di Pechino è portare - entro il 2024 - 70 milioni di tonnellate di merce via Artico e quindi a Rotterdam. È la grande sfida della resilienza logistica globale: poter contare non più solo sul Canale di Suez, per evitare potenziali forzature unilaterali, e avere sempre una doppia opportunità».

Che cosa può fare l'Unione europea?

«Fare l'Unione europea, appunto. Unione. Spesso denunciemo il frazionamento un po' ridicolo della portualità italiana

e con esso la mancanza di un coordinamento nazionale. Ma in Europa è chiaro che Rotterdam gioca una sua partita, Amburgo ne gioca un'altra, Anversa un'altra ancora. Poi c'è il Pireo, in Grecia, che fa storia a sé. Poi c'è la portualità italiana, quella spagnola, quella francese. Idem nei rapporti con la Cina. Il Tavolo comunitario Eu-China Connectivity Platform non decolla perché i singoli Stati membri - penso a quelli riuniti intorno al Patto di Visegrad, ma vale anche per Germania e Francia - preferiscono gestire il rapporto con Pechino in maniera bilaterale e ispirati dalla ricerca di un'utilità immediata. Così non si va lontano».

Che peso ha la guerra dei dazi fra Stati Uniti e Cina?

«Un peso importante. Anche al di là dei numeri, che sono comunque significativi. Sta deprimendo le prospettive di fiducia e con esse gli investimenti globali e i consumi e quindi il commercio internazionale che di tutto ciò è motore e carburante».

Giamberini riconfermato presidente Accsea

Rinnovate le cariche sociali dell'Associazione Campana Corrieri Spedizionieri ed Autotrasportatori. "In tre anni abbiamo rafforzato il territorio"



Si è svolta giovedì a Napoli, presso la sua sede, l'assemblea elettiva dell'Associazione Campana Corrieri Spedizionieri ed Autotrasportatori (Accsea) - aderente a Confetra -, nel corso della quale sono state rinnovate le cariche sociali per il triennio 2019-2022:

Ermanno Giamberini (CON-TRA S.p.A), presidente, riconfermato per il secondo mandato

Consiglieri

Cristiano Chianese – Molinari Trasporti s.r.l.
Luigi Cotumaccio – Colmar s.r.l.
Domenico De Crescenzo – De Crescenzo s.r.l.
Giuseppe Di Micco – BLS s.r.l.
Alberto Fabbricatore – Marisped s.r.l.
Chiara Inizio – Raffaele Inizio Autotrasporti s.r.l.
Marianna Nigro – World Power s.r.l.
Maria Rosaria Sticco – Sticco Sped s.r.l.

Collegio dei probiviri

Vincenzo Minieri – Cargomar s.r.l.
Enzo Botto – Con-Tra S.p.A.
Filippo Cianciaruso - Industrial Services s.r.l.

«Il lavoro svolto negli ultimi tre anni ha puntato a elevare l'efficienza della struttura sia internamente che verso una maggiore presenza nelle associazioni territoriali e nelle federazioni nazionali», commenta Giamberini.

Accsea è cresciuta tanto in questi ultimi anni. Ha cambiato sede, ha rinnovato le postazioni, revisionato il portafoglio fornitori, implementate nuove procedure doganali, «grazie al lavoro di Chiara Inizio», sottolinea Giamberini. Inoltre: nuovi dispositivi per le conferenze in remoto (webinar e GoToMeeting), restyling dell'immagine dell'associazione e in generale una maggiore partecipazione del territorio al livello nazionale.

Il nucleo dell'innovazione è il gruppo giovani di Accsea, [nato giusto un anno fa](#).

Interazione con scuole e università e con le strutture portuali. Il tutto premiato dall'aumento degli iscritti. «I componenti di un'associazione datoriale sono prima di tutto gli stessi imprenditori. Tutte queste azioni sono state rivolte con un occhio rivolto al budget. Desidero per questo ringraziare Giovanni Montella e Giusy Di Bonito per il lavoro che svolgono quotidianamente. Sono tante le cose da fare. Per questo confermo la mia intenzione di riproporre la mia candidatura per il prossimo mandato 2020-2022».

«Il Mit riattivi l'organismo di partenariato»

Roma - La Confetra, confederazione dei trasporti e della logistica, chiede alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, di riattivare presso il Mit l'Organismo di partenariato nazionale della logistica e dei trasporti, introdotto nel 2018 con la legge di Bilancio



Roma - La Confetra, confederazione dei trasporti e della logistica, chiede alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, di riattivare presso il Mit l'Organismo di partenariato nazionale della logistica e dei trasporti, introdotto nel 2018 con la legge di Bilancio. La richiesta è stata fatta dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, alla ministra in occasione dell'assemblea annuale della confederazione: «Avvertiamo il dovere, oltre che il diritto, di rappresentare al decisore pubblico le esigenze, le idee, la visione, i bisogni dell'industria logistica italiana. E mai come in questa fase storica, credo, essi coincidano con gli interessi più generali del Paese - dice Nicolini -. Saremo onorati di poter fare su molti di questi dossier, anche da back office tecnico al nostro ministro e al nostro governo», ha aggiunto, sottolineando che «l'industria logistica italiana non ha bisogno di una controparte istituzionale pubblica vecchia maniera, ma di un allenatore che ci aiuti a preparare la partita, irrobustire i muscoli e poi competere nel mondo».

Finanziaria, sgravi per il transhipment e marebonus - ferrobonus

Negli emendamenti Assarmatori ottiene il 50% di quanto chiesto, mentre Confetra si deve accontentare del sostegno all'intermodale. Anticipato il taglio ai rimborsi dell'accisa sul gasolio, ma l'autotrasporto revoca il fermo

Fra i [suggerimenti esplicitamente formulati](#) al legislatore dalle lobby del settore trasporto sono due quelli accolti dai senatori di maggioranza nell'ambito degli emendamenti alla legge di bilancio 2020, presentati ieri.

Assarmatori ne aveva proposto due. Nulla da fare per l'estensione degli sgravi contributivi del Registro Internazionale agli armatori del corto raggio (ampiamente rappresentati dall'associazione, cui aderiscono fra gli altri Caronte&Tourist Isole Minori, Toremar, Caremar, Laziomar, Delcomar e il gruppo Lauro), una misura introdotta nel 1999 e non più finanziata dal 2010, per la quale Assarmatori suggeriva un finanziamento da 25 milioni di euro annui. Cui però avrebbero fatto da contrappeso, secondo la relazione presentata in Senato, un maggior introito fiscale per lo Stato di 7,18 milioni e positivi effetti occupazionali e di rinnovamento delle flotte.

Miglior sorte ha avuto la proposta riguardante gli "sgravi contributivi per i porti in transhipment", fatta sua dal senatore Mauro Coltorti (Movimento 5 Stelle), che l'ha trasposta in un emendamento quasi letteralmente dalla relazione di Assarmatori, comprese le stilette a Contship, che ha "abbandonato il terminal italiano (di Cagliari, *nda*) per quello di Cipro, mettendo a repentaglio l'attività di circa 300 lavoratori".

Qualora l'emendamento arrivi intonso a fine iter, nei porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto i "datori di lavoro" (presumibilmente terminalisti e imprese portuali) beneficeranno per un periodo di trentasei mesi, di "un incentivo pari all'intera contribuzione previdenziale annua a loro carico, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, per ciascun lavoratore assunto a tempo indeterminato, riparametrato e applicato su base mensile. In caso di lavoro a tempo parziale il massimale sarà proporzionalmente ridotto". La misura sarà finanziata con le risorse stanziata a fine 2016 per l'istituzione, in quegli scali, delle Agenzie per i lavoratori del transhipment.

Più magro il bottino di Confetra, che aveva però sottoposto ai senatori un ventaglio di proposte assai più ampio.

I senatori Agostino Santillo e Gianmauro Dell'Olio (M5S) hanno proposto un emendamento per il rifinanziamento di ferrobonus e marebonus, rifacendosi direttamente alla versione introdotta dalla finanziaria 2016. Per entrambe le misure sarà autorizzata la spesa di 20 milioni di euro annui per 2020 e 2021, con risorse già individuate su altri capitoli di spesa in capo al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Non sono passate le altre richieste di Confetra, fra cui il rifinanziamento della formazione per i macchinisti ferroviari, l'estensione del super-ammortamento a locomotive e carri ferroviari, il ridimensionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'estensione del comma 15bis dell'art.17 della legge portuale a terminalisti e imprese (è la norma grazie a cui le Autorità di Sistema Portuale possono intervenire a sostegno delle crisi dei fornitori di manodopera temporanea).

Tutti suggerimenti (a parte quello su macchinisti) proposti in diversa ma analoga declinazione anche da Assiterminal e anche in questo caso non recepiti.

Quanto alle “disposizioni in materia di accisa sul gasolio commerciale”, Confetra era critica, ritenendola non graduale, sulla riduzione della platea dei beneficiari del rimborso stabilita dal testo originario della Finanziaria a danno dei mezzi Euro 3 a partire dal marzo 2020 e dei mezzi Euro 4 a partire dal gennaio 2021. Un emendamento di Coltorti riguarda tale misura ma non nel senso auspicato da Confetra: il taglio verrebbe infatti anticipato per gli Euro 3 a gennaio, ma a tutela del trasporto pubblico di persone verrebbero esclusi i mezzi usati per questa finalità.

Ciononostante Unatras, raggruppamento di numerose sigle dell'autotrasporto anch'esse critiche con la previsione, ha reso oggi noto di aver deciso di “non dare attuazione alle modalità previste per l'effettuazione del fermo nazionale dei servizi di trasporto”. Decisione assunta dopo aver “preso atto del contenuto del verbale d'intesa stipulato oggi con il Ministro dei Trasporti Paola De Micheli (in cui in realtà il Ministro si impegna ad una posticipazione della norma sull'accisa, *nda*). Riconoscendo il fattivo impegno del Ministro, Unatras non può che raccogliere le preoccupazioni degli operatori del settore, che chiedono con determinazione l'applicazione delle regole, dei tempi di pagamento e dei costi che garantiscono la sicurezza dei servizi di trasporto. Per questo ritengono indispensabili, come previsto dall'accordo, che la prossima settimana siano convocati i previsti tavoli tecnici. Ovviamente Unatras seguirà con attenzione gli sviluppi dei lavori parlamentari per verificare che le provviste economiche indicate nel protocollo siano confermate”.

Andrea Moizo

La Commissione Europea vuole il rinnovo senza modifiche della Block Exemption Regulation

Publicata la bozza di revisione del regolamento in vigore, che prevede la sua estensione al 2024

Il processo di valutazione che la Commissione Europea ha condotto a cavallo tra 2018 e 2019 sul tema del Consortia Block Exemption Regulation (l'esenzione alla normativa UE antitrust standard per i liner), con la raccolta di pareri da [vari stakeholder](#), l'ha portata a concludere che le motivazioni alla base dell'esistenza della BER "restano valide", e pertanto a proporre "di prolungare la validità della Regulation (206/2009, ndr) per quattro anni".

Le due righe, che mettono nero su bianco l'orientamento della Commissione Europea su uno dei temi più caldi del settore del trasporto marittimo, si possono leggere all'interno di [un documento](#) che lancia l'avvio di una [nuova consultazione pubblica tra gli stakeholders](#).

Consultazione che questa volta però avrà una portata decisamente più limitata rispetto alla precedente: autorità pubbliche, imprese e privati cittadini sono infatti chiamati a esprimere eventuali pareri (da oggi fino al 3 gennaio) su una bozza di revisione del regolamento ([qui la versione in italiano](#)) che, coerentemente con le conclusioni sopra esposte, prevede di apportare al regolamento CE n.906/2009 una sola modifica, ovvero di variarne che la data di scadenza da "25 aprile 2020" a "25 aprile 2024".

Con la pubblicazione del documento, sembrano dunque essere sfumate le speranze di quel 'fronte riformista' che si era radunato nei mesi scorsi e che chiedeva appunto, se non una revoca dell'esenzione, almeno una sua profonda revisione. Tra i suoi esponenti di punta Feport, ETA, EBA, UIRR, e per quel che riguarda le sigle italiane Fedespedi e Confetra. Proprio dal palco della assemblea annuale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica l'economista dell'ITF-OCSE Olaf Merk, autore di numerosi report sul tema e forse più di altri il porta-bandiera di questo 'movimento', pochi giorni fa aveva auspicato [l'introduzione nella Regulation di "quattro regole"](#) per limitare l'impatto della Block Exemption Regulation e "lo strapotere dei gloabl carrier".

Francesca Marchesi

«La digitalizzazione è al centro del nostro modello di business» / INTERVISTA

Genova - «La qualità delle infrastrutture in Italia? Siamo arretrati, lo scenario è deludente».

Genova - «Spediservices è la società di servizi di Spediporto, la più grande associazione di imprese di spedizione del settore marittimo in Italia. La nostra società offre consulenza e servizi alle aziende di spedizione e della logistica, supportandole nelle attività tecnico-amministrative, nelle ricerche ed analisi di mercato, nella gestione telematica delle procedure, nelle attività di internazionalizzazione», spiega l'ad **Giampaolo Botta**.

Il settore logistico più di altri sta attraversando una fase di profondo cambiamento, economico e culturale. Quali sono, a suo avviso, le prospettive di chi si occupa di logistica in Italia?

«Le prospettive di chi si occupa di logistica non possono che essere influenzate dai cambiamenti epocali che stanno interessando il nostro settore. Quello della digitalizzazione ad esempio è un tema centrale per il nostro business: se pensiamo alle sfide lanciate da ultimo da Google e Uber, dobbiamo intervenire sui processi della spedizione che ancora restano da digitalizzare dimostrando di saper gestire l'enorme mole di dati che abbiamo a disposizione per offrire soluzioni in grado di ottimizzare i flussi ma anche di sviluppare iniziative che attraggano gli investitori».

Che cosa pensa della qualità delle infrastrutture in Italia?

«Oggi i nostri operatori devono fare i conti con uno scenario alquanto deludente. L'Italia sconta una arretratezza infrastrutturale che non ha eguali in Europa. Abbiamo bisogno subito di una infrastruttura ferroviaria capace di ospitare treni ad alta velocità e capacità così come di quella marittima per favorire l'approdo delle navi di ultima generazione. Terzo valico, Gronda, completamento del nodo ferroviario, solo per parlare di Genova, rappresentano necessità imprescindibili se vogliamo servire il mercato ed essere davvero la porta di accesso dell'Europa occidentale».

Il rapporto tra tecnologia e logistica è sempre più stretto: quanto pesa questo fenomeno sulla qualità dei servizi alla merce?

«Guardando per esempio a Flexport ed agli investimenti dei venture capital nelle imprese della logistica digitale che solo nel periodo tra il 2012 e il 2017 ammontano ad oltre 3 miliardi di dollari, ritengo che la differenza la faranno gli operatori che sapranno accedere alle informazioni che riguardano i propri flussi elaborandole ed interpretandole per offrire soluzioni logistiche».

I professionisti della logistica e dello shipping saranno sempre al centro del mondo dei trasporti, malgrado la tecnologia?

«Certamente, non dobbiamo dimenticare che lo spedizioniere e gli operatori della logistica dispongono di una migliore conoscenza dei flussi che riguardano la merce rispetto ai grandi shipper o ai propri clienti, che spesso trattano informazioni parziali o disgregate. L'elemento in mano allo spedizioniere che può fare la differenza rispetto ai suoi competitors è proprio la capacità di elaborare sapientemente i dati in suo possesso per offrire soluzioni al mercato e risparmi dei costi».

Quanto è importante l'aggiornamento professionale nella sua attività?

«L'aggiornamento professionale è fondamentale per lo spedizioniere e per chi comunque offre servizi a supporto delle attività logistiche. Per questo motivo Spediservices punta costantemente sulla formazione e sull'aggiornamento del personale delle imprese promuovendo ed organizzando corsi di alta specializzazione».

Becce: «Armatori nei terminal? Servono regole certe»

Genova - Il presidente di Assiterminal al forum del MediTelegraph: «Se scendono a terra devono farlo con le regole con cui competono gli altri terminalisti del sistema».



Genova - «Il problema non è che gli armatori scendono nei porti a fare i terminalisti, il tema è come. Devono rispettare le stesse regole chieste agli altri terminalisti». **Luca Becce, presidente di Assiterminal**, l'associazione dei terminalisti italiani, parla al Forum "Logistica, c'è spazio per tutti?" organizzato dal **MediTelegraph** alla tavola rotonda dal titolo "Dal mare ai piazzali i nuovi padroni della catena logistica" che sottintende appunto il nuovo ruolo degli armatori che estendono il loro controllo anche a terra, dalla gestione in concessione di terminal portuali alla logistica terrestre.

«Un terminalista deve partecipare a gare fatte di regole che riguardano il piano di impresa, lo sviluppo dei traffici, il radicamento all'interno di quel porto, ma quello che noi sentiamo dagli armatori è diverso - dice Becce -. Il direttore di Assarmatori ha detto che dato che gli armatori italiani devono competere con carrier cinesi aiutati dallo stato senza regole, anche loro vogliono una riduzione delle regole. Ma così non va, se scendono a terra devono farlo con le regole con cui competono gli altri terminalisti del sistema». Per Ignazio Messina, di Assarmatori, il tema che deve preoccupare è piuttosto un altro. «Il rischio più grosso - dice - è quando non si parla di gestione ma di proprietà delle infrastrutture. **Tanti cinesi nei Paesi africani hanno realizzato le infrastrutture con contratti per cui se questi Paesi non restituiscono l'investimento, diventano i proprietari dell'infrastruttura, non i gestori, che è diverso. Invece sulle concessioni, che siano portuali o autostradali, ci sono le regole e ci sono un proprietario che può farle rispettare e un gestore. Non vedo imbarazzo a dire no a chi non lo fa».**

Duci: «La logistica italiana investe poco in tecnologia» / INTERVISTA

Genova - Come è cambiato negli ultimi anni il settore della logistica in Italia? «Si potrebbe dire che il passato non esiste, tanto il comparto della logistica in Italia è cambiato negli ultimi anni».

Genova - Come è cambiato negli ultimi anni il settore della logistica in Italia? «Si potrebbe dire che il passato non esiste, tanto il comparto della logistica in Italia è cambiato negli ultimi anni - **risponde Gian Enzo Duci, presidente della Federagenti**, la federazione italiana degli agenti raccomandatari e mediatori marittimi -. Salvo rare eccezioni tutto il settore è stato al centro di un progetto di internazionalizzazione-colonizzazione da parte di grandi gruppi esteri che hanno trovato terreno fertile in un mercato molto fragile come è quello italiano. A ciò si aggiungono due fenomeni che hanno caratterizzato in modo marcato il cambiamento. L'acquisizione dei grandi marchi della logistica italiana da parte di maxi-concentrazioni nell'industria del trasporto marittimo - e ciò vale in particolare per il settore contenitori - e l'ingresso in forze di nuovi operatori che stanno cambiando le regole del mercato. Mi riferisco in particolare ai grandi protagonisti del commercio digitale. Ma esiste un problema serio che fa dell'Italia un unicum nel panorama europeo. Mentre negli altri Paesi i player logistici investono in modo massiccio su tecnologia, per altro spesso realizzata nel nostro Paese, in Italia il valore aggiunto è considerato il costo del lavoro e quindi l'utilizzo di manodopera a basso costo. Un fenomeno che alla lunga non potrà che risultare penalizzante per il nostro Paese».

La tecnologia sta assumendo un ruolo sempre più importante nel comparto marittimo-portuale. Come è cambiato il lavoro degli agenti marittimi?

«Della tecnologia si è detto. Il lavoro degli agenti marittimi è cambiato e continua a cambiare ogni giorno. Se gli agenti marittimi si fossero impegnati in una guerra di trincea a difendere le loro posizioni, sarebbero probabilmente già spariti. Invece, specie nell'ultimo decennio, sperimentate forme di collaborazione con gli armatori e subito il rischio di una estromissione a favore di agenzie generali di diretta emanazione dei grandi gruppi armatoriali, gli agenti marittimi hanno saputo diversificare la loro attività, conquistando posizioni e know how nell'intera catena logistica, creando e occupando nuovi spazi operativi o diversificando in modo netto la loro attività. È il caso degli agenti di mega-yacht che hanno letteralmente creato una professione diventando elemento imprescindibile e irrinunciabile della catena del valore in un settore del lusso».

In che modo stanno resistendo e quale futuro possono avere le piccole aziende del settore in un comparto sempre più dominato dai grandi gruppi industriali?

«Accettando quotidianamente la sfida del mercato e ragionando in modo irruotale. Gli schemi sono saltati e con un mercato mondiale che naviga a tutta forza verso una recessione, solo chi è in grado, per inventiva, per genialità o per capacità manageriale, di risultare unico, avrà le chance per sopravvivere».

Come giudica il ruolo della finanza nel mercato dello shipping italiano?

«L'unico esercizio che non ha senso intraprendere è quello che prevede la formulazione di giudizi sulla finanza nel mercato dello shipping. La finanza fa il suo mestiere, ovvero colleziona denaro degli investitori e lo incanala verso business che assicurino i rendimenti più alti. E più alti sono i rendimenti maggiore è il rischio per investitori e fondo. A completare l'equazione si colloca un mercato dello shipping che è diventato sempre più capital intensive, che soffre di una cronica sottocapitalizzazione, necessità di investimenti particolarmente consistenti, in un mercato che non assicura, con noli molto bassi, un'accettabile remuneratività dell'investimento. Ma per la prima volta dopo anni di acquisizioni finalizzate alla rapida realizzazione di profitti, si intravede una luce alla fine del tunnel: stiamo assistendo a una nuova fase di diversificazione con l'ingresso sul mercato dello shipping di soggetti interessati ad accompagnare i player marittimi in processi di risanamento industriale e finanziario.>

L'integrazione della logistica divide il cluster marittimo

Messina: “E’ il mercato che spinge in questa direzione, il processo è irreversibile”. Becce: “Gli armatori che scendono a terra rispettino le stesse regole degli altri terminalisti”

Genova - L'integrazione verticale della logistica, sotto la regia dei grandi carrier internazionali, si può provare a regolare e gestire, ma non si può fermare perché è il mercato che spinge inesorabilmente in questa direzione.

Una situazione che secondo alcuni porterà benefici all'intera catena supply chain, mentre secondo altri sta invece già danneggiando molte categorie di operatori, 'schiacciati' dal peso dei liner ormai sbarcati anche a terra.

Lo scontro non è palese, ma la tensione è evidente e si percepisce anche sul palco del forum “Logistica: c'è spazio per tutti?”, organizzato Genova da Il Secolo-The MediTelegraph. E proprio sulla risposta alla domanda che pone il titolo dell'evento si gioca tutta la questione, letta in modo diverso a seconda della posizione dell'oratore nella catena logistica.

Ignazio Messina, intervenuto in rappresentanza di AssArmatore, ha innanzitutto voluto ricordare che “almeno all'inizio, gli armatori sono scesi a terra per necessità, perché non c'erano servizi e infrastrutture adeguate, e quando lo hanno fatto i traffici sono quasi sempre aumentati”. Ora la situazione è diversa, e questa scelta è diventata inevitabile per stare sul mercato: “La merce chiede tariffe e noli sempre più bassi, e per poterli mantenere tali senza perdere troppi soldi, gli armatori sono costretti a scendere a terra e a gestire anche gli altri segmenti della catena, sia per rendere più efficiente l'intera filiera, sia per cercare quella redditività che le attività marittime non sono più in grado di offrire”.

Secondo Messina, quindi, “è giusto regolare questi processi, che però non si possono né interrompere né tanto meno invertire”. E poi – si è chiesto l'armatore genovese – “qualcuno può farmi l'esempio di un casco in cui l'integrazione verticale abbia portato ad aumento dei prezzi o ad un peggioramento dei servizi? Io sono pronto a ricredermi se sbaglio, ma non me ne vengono in mente”.

Sull'analisi economia fornita da Messina, per spiegare la tendenza in atto che vede i carrier sempre più protagonisti (anche se qualcuno direbbe “padroni”) della catena logistica, è d'accordo anche Fabrizio Vettosi, Managing Director di VSL, che ha aggiunto: “In mare, almeno nel settore container, non ci sono più margini. L'attività è ad altissima intensità di capitale, ma ormai non consente ritorni, se non bassissimi, sugli investimenti. A terra, invece, è più facile offrire i servizi, che sono meno capital intensive e al contempo maggiormente remunerativi”.

Non ci sarebbe, però, da parte degli armatori, nessuna precisa volontà egemonica, ma soltanto considerazioni di opportunità economica, almeno secondo Gabriel Rossi, Director Operations Italy/Med Agents di Hapag-Lloyd: “Noi guardiamo se sul mercato ci sono soggetti in grado di offrirci i servizi che ci servono con una qualità maggiore di quella che avremmo se li gestissimo in proprio, il tutto ad un prezzo competitivo. Se li troviamo siamo ben contenti di concentrarci sul nostro core-business di armatori. Mentre in caso contrario, è necessario ‘sbarcare’ a terra”.

Quando succede, è inevitabile che i terminalisti tradizionali non siano contenti. “Il problema, però, non è che gli armatori diventino anche terminalisti – ha assicurato il Presidente di Assiterminal Luca Becce – ma come vogliono farlo. Devono rispettare le stesse regole. Un terminalista infatti deve partecipare a gare fatte di regole che riguardano il

piano di impresa, lo sviluppo dei traffici, il radicamento all'interno di quel porto, ma quello che noi sentiamo dagli armatori è diverso. Loro dicono che devono competere con carrier cinesi aiutati dallo Stato, senza regole, e quindi chiedono una riduzione delle regole. Ma questo – per il vertice dell'associazione dei terminalisti italiani – non può essere accettabile. Se scendono a terra, devono farlo accettando le stesse regole con cui competono gli altri terminalisti del sistema”.

Becce ha quindi introdotto un altro tema caro ai gestori di terminal portuali attivi nel Belpaese, ovvero l'uniformità delle regole. O meglio, la carenza di uniformità: “L'incertezza del quadro normativo è uno dei problemi principali per i nostri associati. La legge 84/94 era una buona riforma del sistema, ma ha lasciato una serie di questioni irrisolte”. Tra queste, il Presidente di Assiterminal ha individuato “la mancanza di una programmazione nazionale degli investimenti nelle infrastrutture portuali” e, soprattutto, “la difformità di applicazione dei regolamenti in tema di regimi concessori, che oggi variano molto da un porto all'altro creando delle evidenti distorsioni del mercato”.

Argomento su cui è intervenuto anche il Vicepresidente di Confetra Marco Conforti, ricordando che, per l'associazione, “la regolamentazione di temi importanti come la logistica e i trasporti, ma anche le concentrazioni e gli investimenti esteri, andrebbe coordinata e gestita a livello europeo. Servono regole semplici e chiare, ma uguali per tutti”.

Sulla necessità di uniformare le regole del ‘gioco’ si è detto d'accordo anche Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica, che nel suo intervento ha innanzitutto ribadito “la totale mancanza di una strategia nazionale del settore logistico in Italia, come dimostrano i 9 miliardi di euro dei contribuenti spesi inutilmente per tenere in vita Alitalia”.

Merlo ha però sostenuto che, “a differenza di quanto forse pensano Assiterminal e Confetra, a me va bene che l'ART (L'Autorità di Regolazione dei Trasporti) si occupi anche delle concessioni portuali. E' infatti necessario che l'applicazione delle norme su concessioni, piani d'impresa e verifica sui cambi di proprietà dei terminal venga uniformata a livello nazionale, e in 25 anni i Governi che si sono succeduti non sono riusciti ad emanare il famoso regolamento sulle concessioni”.

Francesco Bottino

Logistica, c'è spazio per tutti? Conforti, Confetra: «Contaminazione e qualità»

Gli interventi dal convegno organizzato dal Secolo XIX, Medi Telegraph, Avvisatore Marittimo e TTM a Palazzo San Giorgio dal titolo "Logistica: c'è spazio per tutti?", sesto forum di shipping e intermodal transport



Link intervista v.president Conforti

http://avvisi.ilsecoloxix.it/p/multimedia/genova/2019/11/21/AEiPIHHD-logistica_contaminazione_conforti.shtml

Confetra: sulla BER insoddisfatti, ma ci sono ancora spazi per affermare principi di trasparenza ed equilibrio

La confederazione chiedeva una revisione della Regulation che esenta i liner dalla normativa UE standard in materia di antitrust. Sul fronte opposto Assarmatori che esulta: riconosciuta la nostra tesi

L'orientamento espresso due giorni fa dalla Commissione Europea sul tema della Consortia Block Exemption – in sintesi, quello di proporre un rinnovo 'puro' – non è ovviamente piaciuto a Confetra, che nei mesi passati si è più volte espressa a favore di [una revisione](#) del regolamento comunitario.

“Tra chi proponeva ‘No BER’ (tra loro [CLECAT](#), [Feport](#), [UIRR](#), [ESC](#) e [altri](#), ndr) e chi chiedeva un rinnovo sic et simpliciter senza condizioni (le associazioni di rappresentanza degli armatori e degli agenti marittimi, ndr) – Confetra ha sostenuto la necessità di ragionare a correttivi capaci di salvaguardare sia gli interessi delle shipping line sia la libera concorrenza a terra tra queste e le imprese della supply chain logistica” ricorda Ivano Russo, Direttore Generale della Confederazione, facendo poi il punto sulla tabella di marcia che condurrà alla decisione finale. Rispetto alla quale, è convinta Confetra, esistono ancora dei margini per l'introduzione di correttivi.

“Ora ovviamente parteciperemo alla seconda consultazione, natalizia, ribadendo alla Commissaria danese (Margrethe Vestager, prossima a un rinnovo dell'incarico, ndr) la nostra posizione critica rispetto a questo Working Paper. Poi la palla passerà al Tavolo di confronto tra la nuova Commissione e gli Stati Membri. Confidiamo ci siano ancora spazi per affermare principi di trasparenza, equilibrio tra operatori e coinvolgimento degli stakeholders nelle valutazioni in itinere degli effetti della misura sul mercato. Non ci sembravano e non ci sembrano queste richieste che possano mettere a repentaglio i risultati positivi dell'attuale BER, rivendicati esclusivamente dagli armatori e dalla DG COMP” conclude il Direttore Generale della Confederazione.

Sul fronte diametralmente opposto Assarmatori, che ha espresso “soddisfazione e plauso” per quella che ha definito “una netta inversione di rotta a livello comunitario”. Un riferimento, per quanto non esplicito, all'ondata di critiche e contrarietà che il rinnovo della Regulation 206/2009 ha raccolto nei mesi scorsi nel dibattito pubblico.

“Questa misura, che non si traduce, sia chiaro, in un'esenzione generalizzata dal rispetto delle normative antitrust - ha spiegato il presidente dell'associazione Stefano Messina - è considerata dall'armamento uno strumento fondamentale per cogliere e assecondare in tempo reale le occasioni di mercato garantendo flessibilità, frequenza, efficienza del servizio ed economicità. Tutte qualità di cui anche l'utenza ha beneficiato e beneficia in modo sostanziale”.

F.M.

Confetra: sulla BER insoddisfatti, ma ci sono ancora spazi per affermare principi di trasparenza ed equilibrio

La confederazione chiedeva una revisione della Regulation che esenta i liner dalla normativa UE standard in materia di antitrust. Sul fronte opposto Assarmatori che esulta: riconosciuta la nostra tesi

L'orientamento espresso due giorni fa dalla Commissione Europea sul tema della Consortia Block Exemption – in sintesi, quello di proporre un rinnovo 'puro' – non è ovviamente piaciuto a Confetra, che nei mesi passati si è più volte espressa a favore di [una revisione](#) del regolamento comunitario.

“Tra chi proponeva ‘No BER’ (tra loro [CLECAT](#), [Feport](#), [UIRR](#), [ESC](#) e [altri](#), ndr) e chi chiedeva un rinnovo sic et simpliciter senza condizioni (le associazioni di rappresentanza degli armatori e degli agenti marittimi, ndr) – Confetra ha sostenuto la necessità di ragionare a correttivi capaci di salvaguardare sia gli interessi delle shipping line sia la libera concorrenza a terra tra queste e le imprese della supply chain logistica” ricorda Ivano Russo, Direttore Generale della Confederazione, facendo poi il punto sulla tabella di marcia che condurrà alla decisione finale. Rispetto alla quale, è convinta Confetra, esistono ancora dei margini per l'introduzione di correttivi.

“Ora ovviamente parteciperemo alla seconda consultazione, natalizia, ribadendo alla Commissaria danese (Margrethe Vestager, prossima a un rinnovo dell'incarico, ndr) la nostra posizione critica rispetto a questo Working Paper. Poi la palla passerà al Tavolo di confronto tra la nuova Commissione e gli Stati Membri. Confidiamo ci siano ancora spazi per affermare principi di trasparenza, equilibrio tra operatori e coinvolgimento degli stakeholders nelle valutazioni in itinere degli effetti della misura sul mercato. Non ci sembravano e non ci sembrano queste richieste che possano mettere a repentaglio i risultati positivi dell'attuale BER, rivendicati esclusivamente dagli armatori e dalla DG COMP” conclude il Direttore Generale della Confederazione.

Sul fronte diametralmente opposto Assarmatori, che ha espresso “soddisfazione e plauso” per quella che ha definito “una netta inversione di rotta a livello comunitario”. Un riferimento, per quanto non esplicito, all'ondata di critiche e contrarietà che il rinnovo della Regulation 206/2009 ha raccolto nei mesi scorsi nel dibattito pubblico.

“Questa misura, che non si traduce, sia chiaro, in un'esenzione generalizzata dal rispetto delle normative antitrust - ha spiegato il presidente dell'associazione Stefano Messina - è considerata dall'armamento uno strumento fondamentale per cogliere e assecondare in tempo reale le occasioni di mercato garantendo flessibilità, frequenza, efficienza del servizio ed economicità. Tutte qualità di cui anche l'utenza ha beneficiato e beneficia in modo sostanziale”.

F.M.

Davide contro Golia nella logistica

Mentre Confetra lamenta l'oligopolio dei big, per Hapag Lloyd sul mercato c'è posto per chi sa lavorare meglio dei global carrier. E Amazon ricorda gli oltre 10 mila posti di lavoro creati

Per logistica e trasporto merci in Italia il tema del momento è la sfida fra Davide e Golia, dove il primo è rappresentato dalle piccole e medie imprese locali mentre il secondo sono i grandi colossi come Msc e [Amazon](#). Se n'era parlato di recente all'assemblea di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che per voce del presidente Guido Nicolini, a proposito della Block Exemption Regulations (che peraltro la Commissione Ue ha appena detto di voler rinnovare ad aprile) ha sottolineato la necessità di porre limiti «all'occupazione dell'intera filiera logistica di terra, da origine a destino, da parte delle grandi alleanze oligopolistiche fra shipping line». La risposta delle grandi compagnie di navigazione che trasportano container non si è fatta attendere.

Dal 6° Forum Shipping & Intermodal Transport tenutosi a Genova l'armatore Ignazio Messina (gruppo Messina), in rappresentanza di Assarmatori di cui è presidente il cugino Stefano, ha detto: «La situazione attuale altro non è che l'evoluzione naturale di un mercato dove tutti vogliono pagare poco i noli marittimi e il trasporto della merce. È la merce che ha spinto gli armatori a fare le portacontainer da oltre 20 mila Teu e che ha portato a un'estremizzazione delle economie di scala. Non credo che regolamentando di più il mercato si possa cambiare il corso delle cose». Messina ha poi scoccato una frecciata in direzione del presidente di Confetra: «Lo stesso Nicolini lavora per un operatore intermodale che fa parte di un gruppo attivo anche nelle agenzie marittime, nelle spedizioni, nel trasporto su strada, nei depositi container e fino a poco fa anche nel terminalismo portuale. L'integrazione verticale di quel gruppo è un successo imprenditoriale e dimostrazione che operatori come questi tolgano qualcosa agli altri non ne conosco». Messina si è rivolto anche ai terminalisti indipendenti ricordando che alcuni di loro «in passato gestivano compagnie di navigazione» (Contship Italia) e «ancora recentemente Dp World ha acquisito una shipping company».

Molto pragmatico anche l'approccio di Gabriel Rossi, direttore operativo per l'Italia del vettore tedesco Hapag Lloyd: «Il core business delle shipping line non è più solo il trasporto marittimo, ma la logistica door to door. Il mercato ci ha chiesto di scendere dalla nave a terra». C'è spazio per tutti nella logistica? A domanda Rossi ha risposto: «C'è posto per chi è in grado di fare le cose meglio di quanto sappiano fare i global carrier come noi. La risposta sta nella competenza». Non crede invece che il mercato modifichi la propensione a voler spendere il meno possibile per il trasporto merci. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, la Federazione italiana delle imprese di logistica aderente a Confrasperto Confcommercio e rappresentante di grandi colossi come [Amazon](#) e Msc, è intervenuto per dire: «La catena logistica non deve avere padroni. Questi nascono in un mercato quando non vengono applicate politiche regolatorie serie ed efficaci».

A proposito del crescente peso di [Amazon](#) in Italia Merlo ha poi aggiunto: «È un gruppo che ha fatto enormi investimenti e creato occupazione. L'accordo siglato con [Poste Italiane](#) genererà entro il 2020 circa 10mila posti di lavoro. Senza dimenticare l'accordo con l'Istituto italiano per il commercio estero che consente a molte aziende di esportare in mercati che prima non riuscivano a raggiungere». Per Merlo quello che si sta vedendo sul mercato è «un processo di trasformazione, in meglio, della logistica anche in Italia». Marco Conforti, vicepresidente di Confetra con delega agli affari europei, ha detto che lo scenario sembra evolvere esattamente nella direzione prospettata in un articolo da lui letto anni fa e che sembrava provocatorio: «Tre compagnie di navigazione, terminal portuali automatizzati, i service provider saranno dei server localizzati in qualche posto freddo del mondo e la catena logistica sarà gestita da qualche attore di mercato che non paga le tasse». Il riferimento implicito è diretto in particolare ai colossi del web come [Amazon](#). Secondo Confetra «manca trasparenza e c'è un rischio di distorsione della concorrenza. Il tema è delicato e le contromisure vanno prese a livello europeo». In pochi, però, scommettono sul fatto che l'epilogo dello scontro fra Golia e Davide nella logistica italiana possa essere lo stesso della narrazione biblica. (riproduzione riservata)

La politica del non decidere vuole la morte del porto di Venezia

Venezia- E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici. Vogliamo finalmente competere, se non con i porti del nord Europa che sono sideralmente più efficienti e infrastrutturati di noi, ma anche solo con quelli della vicina Slovenia e Croazia che con i loro investimenti e con la loro organizzazione ci stanno relegando a fanalino di coda dell'Adriatico.

Attendiamo da mesi se non anni oramai che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto e cioè il mantenimento delle quote dimensionali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato, imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni: più emblematico e tipicamente italiano è che le scelte in stallo dipendono in definitiva da due soli ministeri (Infrastrutture e Ambiente) per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche. Prendere le decisioni strategiche per il paese e i suoi territori, che dovrebbe essere il mandato principale dell'amministratore pubblico e su cui lo stesso si dovrebbe misurare, sembra essere una funzione dimenticata e possibilmente da delegare magari a supposte democrazie estese.

Con la recente riduzione dei pescaggi messa in atto dalla Capitaneria di porto rischiamo seriamente di perdere l'unico servizio diretto di navi containers che collega Venezia con il Far East soprattutto ricordando che i porti del Tirreno di servizi diretti ne hanno vari e per molteplici destinazioni. Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per il territorio e l'indotto. Ma evidentemente tutto questo non ha rilevanza: meglio nascondersi dietro gli ostacoli burocratici piuttosto che fare il proprio dovere e cioè prendere decisioni e prenderle in maniera tempestiva. Il tempo, se non è già scaduto, sta per scadere e gli armatori, che devono programmare le loro attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda in attesa di risposte che promettiamo da tempo e che continuiamo a non dare: il tutto a discapito della credibilità del sistema portuale e amministrativo del nostro paese.

Nonostante il senso di frustrazione derivante e i seri danni economici e lavorativi già presenti (un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici) la comunità portuale è compatta e vuole continuare a lavorare nel porto di Venezia/Chioggia che, è bene ricordarlo, è il porto del Veneto, una delle poche regioni italiane che a livello di PIL può competere con le migliori regioni europee: invece di aiutare l'impegno e la tenacia dei suoi imprenditori e lavoratori, la politica del non decidere frappone degli ostacoli che creano delle situazioni inspiegabili ai più e che sembra vogliano progressivamente decretare la morte del nostro porto.

Qualora le risposte che attendiamo dagli incontri programmati in settimana in materia di escavi e aree di conferimento non dovessero essere risolutive, saremo costretti ad avviare tutte le iniziative necessarie per far valere le nostre ragioni, i nostri diritti e difendere i posti di lavoro.

FILT CGIL Venezia

FIT CISL Coordinamento porti Veneto

UIL Trasporti Veneto

VECON Spa

Associazione Imprese di Spedizione Venezia

Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto

Federagenti Roma

Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Venezia

Confetra Nord Est

FAI Trasporti

Associazione Doganalisti Veneto

La progettualità della Cina spinge più a nord la logistica dei porti della Liguria

A Lugano focus sulle tempistiche delle infrastrutture fondamentali in via di completamento e sul nuovo rapporto commerciale Berna-Pechino incastonato nella BRI; un rischio ma anche un'opportunità che mette fretta ai piani di sviluppo di Genova e Savona per sostituire la Germania quale gateway marittimo di riferimento della Svizzera

Dal nostro inviato

Lugano – Al piccolo summit ligure-ticinese “Un mare di Svizzera 2”, organizzato per reiterare l'appuntamento che un anno e mezzo fa aveva battezzato il rinnovato gemellaggio fra Lugano e Genova con patrocinio istituzionale al massimo livello territoriale – anche se ha marcato visita rispetto al programma Giovanni Toti, Presidente Regione Liguria - il focus è stato principalmente sulle tempistiche delle nuove infrastrutture in corso di realizzazione e sul rapporto commerciale privilegiato fra Berna e Pechino (sulla scorta della travolgente Belt & Road Initiative), che mette fretta a Genova e Savona per completare i propri piani di sviluppo sotto diversi profili, e così diventare, finalmente, dopo anni di tentativi vanificati da varie circostanze, il gateway marittimo di riferimento della Svizzera per il suoi import ed export assai vivaci in questa fase.

Lo scenario al contorno è d'altronde allettante, ed indica un certo fermento anche sulla sponda infrastrutturale. È partito da tempo il count down per l'entrata in servizio [a metà dicembre](#) di Vado Gateway a Savona, nuovo terminal container di Maersk-APM Terminals (con partecipazione cinese del 49%), mentre poco dopo, a inizio 2020, entrerà in servizio il nuovo terminal di MSC alla Calata Bettolo di Genova, non distante dal completamento del rinnovato terminal IMT del Gruppo Messina; infine a La Spezia il terminal LSCT pianifica un sostanzioso incremento della sua superficie operativa, unitamente a quanto aveva progettato a suo tempo Tarros col sostegno di Arkas (sebbene non si registrino aggiornamenti positivi su questa iniziativa).

Intanto, sulla parte 'shore' siamo giunti a poco più di un anno dalla consegna operativa del Traforo del Monte Ceneri, parte integrante di Alptransit, la più grande infrastruttura ferroviaria d'Europa, voluta con forza dalla popolazione della Svizzera.

E se l'euro-corridoio merci Nord-Sud (più volte ribattezzato nel tempo: Corridoio 5, Genova-Rotterdam, Tirreno-Reno) colloca ora i suoi tasselli fondamentali, tuttavia si evidenzia ancora un paradosso: per essere funzionale all'interscambio mondiale e a quello tra Svizzera e Italia mancheranno all'appello una serie di tratte ferroviarie indispensabili che oggi sono ancora allo stadio di puri progetti, ovvero i cui cantieri hanno destino e tempi incerti; si parla della Tortona-Milano, del quadruplicamento delle linee della Brianza, della Chiasso-Lugano, del tratto che dovrebbe connettere a nord la Ceneri-Gottardo-Zurigo e infine delle linee veloci tedesche.

Sono state queste alcune delle numerose indicazioni scaturite dall'evento svolto al moderno impianto culturale ed artistico del LAC e organizzato significativamente da ASTAG, associazione (che quest'anno festeggia 40 anni di attività) di quell'autotrasporto elvetico che non si pone per nulla in contrapposizione con le ferrovie – come hanno

chiarito i suoi rappresentanti presenti in tre diversi panel nella intensa giornata di lavori - ma che intende comunque recitare un ruolo strategico su uno dei più importanti assi di traffico europei.

Il “Mare di Svizzera bis” è stato per altri versi un’analisi puntuale dello stato dell’arte delle infrastrutture nonché delle aspettative e del ‘sentiment’ di alcuni operatori della logistica e della portualità liguri, fatta in uno scenario temporale che vede la Svizzera porsi ben davanti ad altri paesi occidentali per quanto concerne l’inquadramento del proprio sviluppo nel contesto della nuova Via della Seta.

Infatti di recente la Confederazione Elvetica ha sottoscritto il più completo ed esaustivo accordo di libero scambio con Pechino e negli ultimi due anni 80 società svizzere sono state acquisite dai cinesi (per un investimento di 47 miliardi di dollari).

Tutto ciò accade mentre sui conti europei aleggia la recessione dell’economia tedesca, destinata ormai ad abdicare al ruolo egemone che i suoi porti hanno giocato per decenni diventando fornitori quasi esclusivi di servizi di movimentazione per le imprese commerciali svizzere e non solo in tutto il Vecchio Continente.

Il convegno luganese ha dunque evidenziato per la Svizzera l’eventualità, in via di possibile concretizzazione - se verranno mantenute le promesse sugli impegni infrastrutturali e di servizi ad alto valore aggiunto messi in vetrina al LAC da parte italiana - di un’alternativa logistica a sud sino ad insistere sulla portualità ligure.

Quest’ultima si sente ormai pronta a competere con i grandi rivali del Northern Range, così da poter sfruttare una volta per tutte il vantaggio pratico di essere assai più vicina (sinora come distanza geografica ma non ancora come costi di servizio) ai mercati economici del Centro Europa, quelli che volteggiano intorno alla famosa ‘Banana Blu’; un atout che potrebbe rivelarsi di vitale importanza.

La richiesta corale di certezza sui tempi di approntamento delle nuove opere ha visto al convegno fornire dai diretti interessati alcune indicazioni importanti su certe infrastrutture chiave: il traforo del Monte Ceneri sarà pronto nel dicembre 2020, il Terzo Valico dovrebbe essere operativo a fine 2022 o inizio 2023 e infine il secondo tunnel stradale del Gottardo è previsto in consegna entro il 2030.

Nell’attesa di tali grandi opere, gli operatori stanno già sviluppando iniziative strategiche come il collegamento ferroviario (gestito da PSA) fra il terminal container di Genova-Prà e il porto di Basilea, la porta logistica della Svizzera; questa una delle notizie del giorno.

L’evento, come già nell’edizione di debutto, si è aperto in un clima di fiducioso ottimismo testimoniato dai due sindaci, impegnati a creare uno stretto legame fra Lugano e Genova.

“Siamo consci di non avere più le risorse per un’attrazione fiscale forte come in passato, per cui già dal marzo dello scorso anno abbiamo implementato un Patto di collaborazione che intende sviluppare la cooperazione culturale, turistica ed economica. Genova è il porto della Svizzera e la Confederazione è il cuore dell’asse ferroviario Genova-Rotterdam, un legame che, con Alptransit, si è rafforzato” ha detto Marco Borradori, agganciandosi al disegno della Nuova Via della Seta e delle sue rotte terrestri e marittime. “Dopo gli accordi commerciali siglati tra Italia e Cina a marzo di quest’anno, l’interconnessione di Genova col progetto sembra rinsaldata; sul versante elvetico, col memorandum d’intesa firmato in aprile dal Presidente della Confederazione Ueli Maurer e dall’omologo cinese Xi Jinping, l’intesa sulle questioni commerciali e finanziarie si è rafforzata” ha concluso il sindaco di Lugano, lasciando la palla al collega straniero.

“Sotto questo profilo non siamo concorrenti con Trieste, invece lavoriamo insieme al porto giuliano, essendo uno ad est ed uno ad ovest, per accogliere chi viene dalla Via della Seta” ha precisato Marco Bucci, che aveva rotto il ghiaccio ripercorrendo le tradizioni sull’asse Genova-Berna col legame innescato dalla storica pasticceria Klainguti, fondata nella nostra città per caso, da pasticceri bernesi che, per emigrare, attendevano in porto una nave in forte ritardo.

Dopo il curioso aneddoto, il primo cittadino genovese si è concentrato sui diversi asset fisici in approntamento: “dalla nuova diga al Terzo Valico (oggi al 46%), che si farà sicuramente, tra fine 2022 e inizio 2023, sicché ci vorrà solo 1 ora per raggiungere Milano e se nel 2020 partirà la progettazione per quadruplicare la tratta Pavia-Milano, appena 45 minuti. E poi la Gronda, grande bypass autostradale della città metropolitana; i finanziamenti ci sono, parte tecnica e progettuale sono già pronte, resta da fare una scelta politica, proprio per questo andremo con Toti e Signorini a ridestare il governo” ha aggiunto Bucci, pronto alla ‘marcia su Roma’, non senza ricordare – lui che come manager proviene

proprio dal quel settore – l'importanza di avere anche una infrastruttura digitale. “Oggi soffriamo di un gap netto: ancora usiamo la carta, dobbiamo arrivare ad avere un sistema tutto digitale su piattaforme mondiali e non locali”.

Il Presidente del Gran Consiglio del Ticino – equivalente alla Camera del Cantone - Claudio Franscella, ha ripreso il contestuale comunicato che aggiorna sull'incedere del traffico merci nella Confederazione (vedi box) per sottolineare l'anno record per il traffico delle merci in Svizzera, dove il camion ancora supera il treno.

“Con il Monte Ceneri pronto nel 2021 avremo completato la colonna vertebrale del trasporto integrato, ma questa spina dorsale oggi ha vertebre rotte come la tratta, tuttora mancante, su Malpensa e quali gli scarsi terminal di carico merci esistenti in Lombardia”.

Gli ha fatto eco Gallus Burgisser, Vicedirettore ASTAG, rammentando un altro deficit, questa volta legislativo, che risulta una soluzione di continuità al fluido scorrere della filiera del trasporto.

“In Italia vengono date multe alle società di autotrasporto svizzero se i camion sono guidati da italiani residenti in patria; chiediamo alle autorità competenti di invertire questa regola introdotta col Decreto Salvini a gennaio 2019 che ci penalizza fortemente”.

Dal suo canto Riccardo Fuochi, Presidente Propeller Club Port of Milan, uno dei co-organizzatori dell'evento, si è posto l'obiettivo di fornire un contributo reale di compressione al problema.

“RFI sta lavorando per avere binari portuali elevati a standard europeo (750 metri e 2mila tonnellate). Esiste nel complesso una eccezionale opportunità data dalla Via della Seta, di cui sono grande sostenitore. Occorre tuttavia sapere la data precisa dell'entrata in funzione delle nuove opere per potere programmare investimenti dal fronte imprenditoriale”.

Un indice di realizzazione delle opere messe a bilancio che sfiora la perfezione, annunciato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, è il nuovo biglietto da visita a un mercato svizzero che potrebbe tornare a guardare con attenzione alla prospettiva logistica mediterranea, ovvero ai porti di Genova e Savona (ma anche La Spezia), come alternativa al monopolio logistico che gli scali del Nord Europa esercitano sull'interscambio elvetico da sempre. A farsi latore di questa missiva di piena affidabilità, anche sui tempi di realizzazione delle opere di terra, della nuova viabilità genovese (compromessa dal crollo del Ponte Morandi) e dei dragaggi, lo stesso Presidente dell'AdSP genovese. “Nel 2019 abbiamo fatto le gare e aggiudicato opere per 250 milioni di euro, che sono l'84,94% del totale programmato, e abbiamo erogato 86 milioni di euro per investimenti realizzati nell'anno. Di fronte a un programma che riguarda le dighe, i terminal, l'accessibilità di ultimo miglio ferroviario e di viabilità, interventi decisivi per la capacità di portare merce in modo efficiente, la macchina è in moto e monitorata, e noi possiamo garantire tempi certi” ha detto Paolo Emilio Signorini, lanciando all'indirizzo dell'audience elvetica un messaggio di fiducia sulle capacità di smaltimento dei traffici svizzeri nel futuro prossimo venturo, prima di sciorinare buona parte del repertorio di grandi opere genovesi e savonesi ad oggi in cantiere.

“Avremo una nuova diga anche a Vado, entro il 31 dicembre 2019 sarà in aggiudicazione, mentre su quella di Genova investiremo da 800 a 1000 milioni di euro. Opere altrettanto importanti sono relative all'ultimo miglio: quella del Molo nuovo inizia a gennaio 2020, l'altra di Fuorimuuro nel 2021. Investiremo 130 milioni in viabilità portuale – *al LAC in sala era presente anche Marco Rettighieri, Commissario alla viabilità del porto di Genova ed ex Commissario al Terzo Valico, nda* – ed a fine dicembre è prevista l'aggiudicazione, con la fine lavori in calendario nel 2022.

Con il “Mare di Svizzera 1” abbiamo lanciato la sfida per ridurre i costi di accessibilità marittima e terrestre, con il “Mare di Svizzera 3” del 2020 confido che avremo numeri ben diversi da illustrare”.

‘Casco Rosso’ a Gilberto Danesi per la presentazione più rapida e sintetica della giornata.

“Abbiamo fatto tutto da soli prendendo spunti dal mercato, ora sentiamo bisogno di un tavolo che ci accompagni. Le infrastrutture arriveranno ma noi dobbiamo prepararci come software, attivare una catena performante ed aggressiva commercialmente per svoltare da nord a sud, al fine di essere competitivi, rinunciare ai margini per essere efficienti ed efficaci, al limite anche andando a copiare gli altri terminal PSA, come quello di Anversa da cui le merci arrivano con barge a Basilea.

Anche noi da Prà vogliamo arrivare a nuove destinazioni, crescere insieme ad altre componenti del cluster di Genova per dare un servizio ‘chiavi in mano’ ad un'utenza esigente” ha affermato il CEO di PSA Prà, poi confermando quanto

anticipato al pubblico pochi minuti prima da Bucci (che moriva dalla voglia di dare lo scoop). “Avremo un nuovo collegamento diretto ferroviario fra il porto di Genova e la Svizzera; ogni settimana 3 treni container muoveranno dal terminal di Prà Voltri e in 12 ore raggiungeranno il ‘porto’ - perché tale è - di Basilea”.

Tra i rappresentanti del cluster citato da Danesi e saliti a Lugano anche Giampaolo Botta, Direttore di Spediporto - mentre per gli omologhi ticinesi era presente Robertà Cippà, Presidente di Spedlogswiss - ed i vertici nazionali e liguri di Trasporto Unito, al secolo Longo e Tagnocchetti.

Una sorta di ‘operazione verità’ è stata appannaggio del Consigliere Nazionale, membro della Commissione nazionale dei Trasporti, Fabio Regazzi. “La Svizzera, dopo aver investito 20 miliardi di euro in Alptransit, ora deve occuparsi anche di altri collegamenti che riguardano altre aree della Confederazione. Il che non significa campane a morto sul collegamento Lugano-Chiasso e quindi sul completamento dell’asse nord-sud, ma di certo un ridimensionamento delle speranze di ottenerlo in tempi brevi” ha detto l’avvocato, politico e imprenditore ticinese, senza lesinare sincere critiche al proprio paese. “La politica svizzera è troppo svizzera, cioè oltremodo autarchica; abbiamo speso 20 miliardi di euro in autonomia che l’allora premier italiano Renzi aveva maldestramente cercato di rivendicare come propria paternità. Ma tuttavia sembra uno sforzo fine a se stesso, perché fatto senza collegarci, finora, a Italia e Germania; per cui Alptransit oggi è un’opera monca”.

Lo ha ricordato anche l’ex Consigliere Pietro Martinelli, oggi Copresidente dell’Associazione Pro Gottardo ferrovia d’Europa. “Meno di tre anni fa, l’11 dicembre 2016, passava per il Gottardo il primo treno ufficiale, ma nessuno di quei politici italiani e svizzeri ora c’è più, il che vuol dire una certa preoccupazione per la palese instabilità politica.

E poi Alptransit si ferma a Lugano, ed ha orizzonti temporali di completamento troppo lunghi; questo è uno dei grossi limiti della nostra politica dei trasporti.

L’Italia ha investito molto sull’Alta Velocità ma solo sul versante passeggeri, ed in maniera insufficiente nelle merci, mentre noi abbiamo trascurato le relazioni a sud e a nord”.

Ma se Sparta piange, Atene certo non ride; l’Italia deve a sua volta confrontarsi con i tempi lunghi della realizzazione del Tortona-Milano (indispensabile per rendere efficace il Terzo Valico) e del quadruplicamento delle linee della Brianza.

E sotto questo profilo l’intervento di Claudia Maria Terzi, Assessore Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile Regione Lombardia, ha lasciato il tempo che ha trovato, senza rassicurazioni.

“Vi sono tutta una serie di colli di bottiglia italiani che rischiano di compromettere Alptransit” ha esordito la bionda assessore, ammettendo colpe solo in parte attenuate dalla generale confusione giurisdizionale. “In Italia siamo complessi; la Regione Lombardia segue le ferrovie passeggeri con società miste insieme allo Stato ma tutta la rete è di RFI, dunque la programmazione degli interventi è competenza statale” ha provato a scaricare il barile Terzi.

ASTAG, l’Associazione dell’autotrasporto svizzero presieduta nella sezione ticinese da Adriano Sala, affiancato dal vice presidente Paolo Vismara, ha confermato di essere ancora la colonna portante del trasporto rossocrociato per molti anni a venire poiché proprio ai camion - anche se trasportati su treni per oltrepassare le catene alpine - sarà affidato dal mercato un ruolo centrale per assicurare la crescita dell’interscambio svizzero e il funzionamento del corridoio merci nord-sud d’Europa.

Remigio Ratti, Professore all’Università della Svizzera Italiana Lugano, ha lasciato ad un video di Simonetta Sommaruga, Ministro dei Trasporti elvetica, l’onere di condensare il suo intervento.

“La Confederazione, consapevole che il Monte Ceneri sarà utile ma non sufficiente, ha appena presentato un nuovo pacchetto di misure a favore dello ‘switch’ modale: 90 milioni di franchi in 3 anni finalizzati a sgravare costi dalle imprese tramite ferrobonus, ad aumentare le tasse sui mezzi inquinanti e ad intensificare i controlli. Abbiamo definito in tal senso un’alleanza con Germania e Italia che devono però adempiere gli accordi presi, recuperando ritardi importanti già accumulati”.

A Roberta Cattaneo, Responsabile area Sud SBB, il compito di ‘dare i numeri’ sulle rotaie.

“La nostra impresa ferroviaria ha già fatto un triplo salto carpiato, con certi risultati colti. A fine anno avremo tracce come segue: 160 treni merci a salire e altrettanti a scendere, 40 + 40 treni passeggeri, per un totale di 400 treni al

giorno. Col Gottardo avremo 210 treni merci e con il Ceneri 260 per direzione, fermi restando i 40 passeggeri. Ora occorre un sistema di 'stop & go' per le merci che possono farsi superare dai passeggeri, effettuando lavori a Bellinzona, Chiasso e Lugano, e così evitando il conflitto annoso tra passeggeri e merci.

Inoltre, nel portare il corridoio a 4 metri abbiamo investito 900 milioni di franchi, di cui 200 in Ticino; un'operazione a cuore aperto perchè lavoriamo su una ferrovia in esercizio con traffico circolante, dunque una vera operazione a cuore aperto".

Che il commercio svizzero stia inanellando record su record portandosi ai livelli più alti della storia, lo ha sottolineato nella sua relazione svolta in remoto Gian Enzo Duci, presidente della Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi e docente Unige, tenuto a riposo da un forte male tuttavia passeggero. "La crisi della Germania è un'autentica trappola logistica; la Cina prende quello che vuole e dà quello che può. E come la Cina si sta aprendo la via ai porti del Nord Europa e del Mediterraneo, anche la Svizzera ha necessità ed opportunità di aprirsi una via a Sud, per uscire da una forma di ricatto geopolitico" ha detto il leader di Federagenti, traendo le conclusioni. "Esiste una via della seta elvetica che potrebbe passare dal porto di Genova? La risposta è affermativa!"

Come MTO leader europeo, Alessandro Valenti, Deputy Managing Director e Director Shuttle Net West Europe di Hupac, ha l'obiettivo di cogliere le nuove possibilità dischiuse per aumentare la produttività dei propri treni di trasporto combinato, con una stima di incremento del 35%.

Il manager ha nitido quello che oggi manca alla Liguria. "Il lavoro tra Italia e Svizzera in questi anni è stato egregio malgrado alcuni ritardi, ma ora occorre guardare altrove, poiché il successo dell'intermodale non può essere legato ad un singolo corridoio.

Dobbiamo convincere i trasportatori internazionali a investire sull'equipment intermodale, e per fare ciò bisogna dar loro la chance di poterlo usare su vari corridoi.

La Germania oggi è l'anello debole della catena, esiste un collo di bottiglia sulla linea Basilea-Karlsruhe, dove fino al 2030 non si avranno treni di 750 metri ma lunghi solo 600 metri".

Il punto di vista di Alessandro Laghezza, Presidente Confetra Liguria, non ha riguardato solo il porto di La Spezia - era presente al LAC anche Andrea Fontana, ex presidente degli Agenti Marittimi spezzini - , dove l'agente marittimo opera, ma tutta la regione.

"La Liguria si candida ad essere hub logistico del Centro Europa, ma non basta desiderarlo, le dichiarazioni sono insufficienti; ad esempio non sono sicuro che le dogane italiane siano davvero numeri uno al mondo per efficienza, anche se indubbiamente hanno fatto progressi importanti che però forse non bastano. Oggi abbiamo solo l'1% di traffico, dobbiamo riprenderci i nostri volumi innanzitutto e poi quelli degli altri".

Si è svariato da un camionista di terra ad uno che si autodefinisce camionista del mare nella tavola rotonda di commiato.

Per Claudio Marciello, Direttore Planzer Ticino, la categoria degli autotrasportatori sta pagando una forte tassa sul traffico pesante: "Siamo tra quelli che finanziano la ferrovia, oltre ad essere azionisti sia di SBB Cargo che di Hupac; ma il focus non deve essere solo sui binari, ma bensì anche per la gomma".

Vincenzo Romeo, Consigliere Assarmatori, ha annotato che il comparto in cui opera la società di famiglia Nova Marine Carriers è spesso negletto. "In tutti questi ragionamenti, la politica ha lasciato da parte le materie prime e tante commodities anche non da prima pagina come grano e sale eppure altrettanto utili di carbone e petrolio. Vi sono ancora poche gru e terminal adatti a scaricare le rinfuse solide. Noi siamo storicamente dei camionisti del mare, ma io oggi mi sento più un tassista del mare, che deve fare il maggior numero di corse possibile per avere un business che funzioni, perché il tempo della nave in porto è tempo perso, che incide grandemente sul nostro bilancio. Ad esempio a Taranto oggi sono necessari 7-8 giorni per scaricare, mentre nei porti in Germania bastano 48 ore" ha suggerito il convegno l'armatore di origine partenopea ma oramai solidamente radicato a Lugano.

Angelo Scorza



Dal Mose a muri e marginamenti Venezia chiede un piano speciale

Il giorno del Comitato, tutti convocati a Roma. Brugnarò: «Servono fondi per molti progetti»

La vicenda

● **L'alluvione del 2010** coinvolse 130 Comuni veneti di tutte le provincie ed allagò 140 km² di territorio; le zone più colpite furono Vicenza, Padova e Verona. Nel vicentino morirono 2 persone, il 20% del capoluogo fu invaso dal Bacchiglione e del Retrone

● **Il tornado in Riviera del Brenta** si verificò l'8 luglio 2015 con un livello EF4 della scala Enhanced Fujita (danni estremi, penultimo gradino prima della catastrofe). Rase al suolo Villa Fini a Dolo. A Mira morì una persona

● **La tempesta Vaia** si è abbattuta sul Bellunese e sull'Altopiano di Asiago, provocando danni sono stati valutati in 1 miliardo e 769 milioni di euro. Il vento, che raggiunse 192,24 km/h, ha abbattuto 3 milioni di metri cubi di alberi. I morti sono stati tre

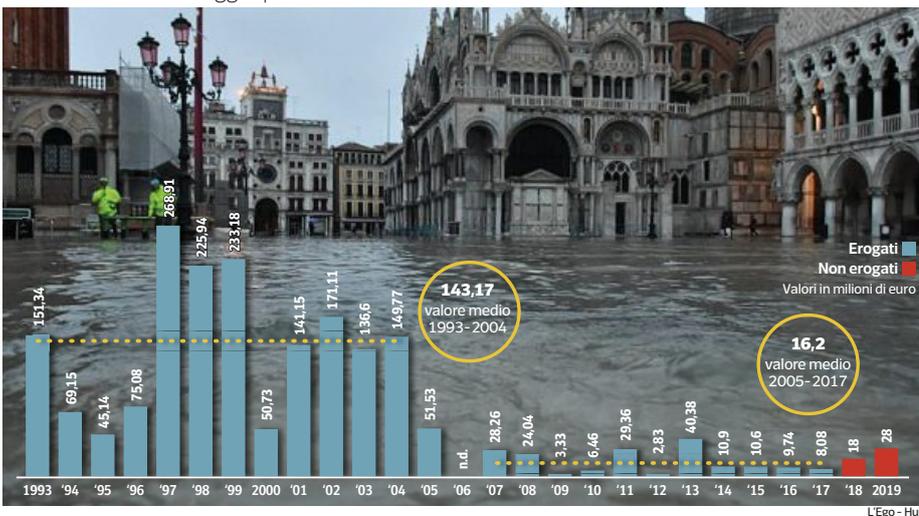
● **La seconda Acqua Alta** a novembre a Venezia si sono verificate quattro maree eccezionali nell'arco di una settimana, una sequenza mai registrata dal 1872. Il 12 novembre si è registrato il valore più alto (187 cm) dall'alluvione del 4 novembre 1966. È morta una persona

VENEZIA L'impegno a fare tutto il possibile per riuscire ad alzare le paratoie del Mose già dal prossimo autunno, come stabilito una settimana fa nell'incontro post-disastro tra vertici del Provveditorato alle opere pubbliche e del Consorzio Venezia Nuova. Ma soprattutto una pioggia di richieste di fondi da parte di tutti gli enti, in primis i Comuni. Oggi pomeriggio a Palazzo Chigi è in programma il tanto atteso Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, che la città e il territorio attendevano da due anni. Una riunione che assume un ruolo particolare dopo le tragiche acque alte che una settimana fa hanno messo in ginocchio Venezia e tutto il territorio costiero. A guidarla dovrebbe esserci il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che a Venezia è venuto dopo il picco di 187 centimetri del 12 novembre: al suo fianco i cinque ministri coinvolti (Economia, Infrastrutture, Beni Culturali, Istruzione e Ambiente), la Regione con il presidente Luca Zaia, il sindaco Luigi Brugnarò e i suoi colleghi di gronda. Ci saranno poi il presidente del Porto Pino Musolino e il futuro commissario del Mose Elisabetta Spitz.

Proprio a quest'ultima spetterà il compito di spingere sull'acceleratore del Mose. Il cronoprogramma prevede infatti che l'opera sia conclusa, collaudata e consegnata il 31 dicembre 2021, ma dopo le maree eccezionali di questi giorni si è ragionato su come metterlo in funzione prima, accelerando soprattutto i test con il mare mosso, già previsti per il 2020. «Dobbiamo farcela, Venezia non può vivere altre giornate come queste», dice il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Da un c'è l'impegno del Cyn, dall'altro l'arrivo di Spitz dovrebbe accelerare tempi e procedure, anche superando quel dualismo tra Consorzio e Provveditorato (un tempo Magistrato alle Acque) che in questi ultimi anni ha causato lo stallo. Verrà inoltre chiesta conferma di quei 413 milioni di euro che sono stati trovati tra le pieghe del bilancio, destinati agli interessi bancari (poi ridotti dal calo dei tassi), ma che servirebbero anche per l'avviamento e le prime manutenzioni.

Ma non c'è solo il Mose, come ha ribadito ieri Brugnarò. «I muri di contenimento nelle isole, i marginamenti dell'area industriale fanno tutti parte del sistema di salvaguardia della laguna - dice il sindaco di Venezia - Il disastro del 12 novembre può almeno diventare l'occasione per far ripartire tutti i progetti per Venezia». Il sindaco - ora anche commissario per l'emergenza - ha un lungo elenco di idee e priorità: «Non possiamo parlare solo di paratoie sommerse e di manutenzione del Mose - continua - ci sono le isole con i muretti troppo bassi o mancanti, come a Sant'Era-

I finanziamenti della Legge speciale 1993-2019



La parola

COMITATONE

Il Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia è stato istituito dalla legge 798 del 1984 per gestire le questioni della città e della sua laguna. È presieduto dal presidente del Consiglio e ne fanno parte anche i ministri di Economia, Infrastrutture, Beni Culturali, Istruzione e Ambiente. Ne fanno parte anche la Regione Veneto, i Comuni di Venezia (il cui sindaco ora è anche metropolitano), Chioggia, Cavallinotreponti, Mira e Jesolo. Le funzioni di segreteria sono del Provveditorato

smo; le zone della città storica che vanno sotto a quote più basse di quelle del Mose». Il quale, per protocollo, si alzerà solo per mare sopra i no centimetri. Per questo il sindaco suggerisce di alzare e irrobustire tutti i muri, di pensare a paratoie mobili per coprire le aperture sulle rive («A San Marco possiamo fare come a San Giuliano: dei pali affondati in fondamenta, tappati, che alla bisogna ci permettano di alzare una barriera»), di inserire nelle fognature valvole di non ritorno, persino di costruire «soppezioni sulle rive, con pompe d'immersione, per mantenere basso il livello dell'acqua». Il sindaco è più



Il sindaco di Venezia
Non possiamo parlare solo di paratoie, ci sono le isole con i muretti troppo bassi, le zone della città storica che vanno sotto a quote più basse del Mose

ottimista dopo le nuove nomine: «Il ministro De Michelini sembra preparata e capace, e ho visto il commissario Spitz determinata e combattiva, intenzionata a un check-up completo dell'opera. Che è proprio quello che chiediamo ora». C'è infine il tema dei marginamenti di Marghera, con la «muraglia» che necessita di 250 milioni per essere finita. «Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa ha garantito i primi 72 milioni entro l'anno - conclude - E domanderò che fine hanno fatto i 178 milioni successivi, non me ne sono dimenticato».

Ma anche il Provveditorato e i Comuni hanno numerose richieste. Il primo chiede 33 milioni per i danni a pontili, briccole, rive, argini e tutto il resto di sua competenza, ma anche un piano triennale da 12 milioni l'anno per riprendere le manutenzioni, rispetto al milione e mezzo stanziato ora. Il sindaco di Cavallinotreponti Roberta Nesto arriverà invece con una lista di 20 milioni di opere, non solo per la spiaggia distrutta dalle mareggiate, ma anche per rinforzare gli argini lato laguna, che minacciano il territorio anche da dietro, oltre a compensazioni per i «danni da Mose». Mareggiate e argini preoccupano anche Jesolo, presente con l'assessore Otello Bergamo. Decine di milioni di danni ci sono anche a Chioggia e il sindaco Alessandro Ferro descriverà la situazione, anche se non ha ancora i conti. Ci sarà infine il riparto dei 65 milioni di legge speciale recentemente sbloccato e il sindaco di Mira Marco Dorci dovrebbe ottenerli per la prima volta per i Comuni «di gronda», una delle sue battaglie.

Giacomino Costa
Alberto Zorzi

Gi Co. - A. Zo.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La comunità del Porto «Basta rinvii sugli scavi»

Appello alla politica: decisioni o lo scalo muore

VENEZIA Il Comitato, certo. Ma oggi c'è anche il passaggio in Salvaguardia del progetto di alzare di un metro l'isola delle Tresse per poter conferire circa un milione di metri cubi di fanghi scavati principalmente nei canali portuali. E venerdì un altro incontro in Regione sul Vallone Moranzani. «E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese», scrivono in una nota i tre sindacati, gli spedizionieri, gli agenti marittimi e i doganalisti, Confetra, Fai Trasporti e un terminalista come Vecon. «Stiamo diventando fanalino di coda dell'Adriatico - continua la lettera aperta - Attendiamo da

anni il mantenimento delle quote dimensionali, portuale, del piano regolatore portuale, dei canali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose: una normale attività di manutenzione, bloccata da uno stallo ingiustificato. Ma così il Porto muore». Nell'ultimo anno per varie volte la Capitaneria di Porto ha dovuto ridurre il pescaggio del canale dei Petrolci, a causa delle sponde frangiate: ma anche il progetto di marginare un chilometro di cassa di colmata è fermo, dopo che è stato imposto di fare la Via. Servono poi il via libera al piano sulle Tresse e il nuovo protocollo fanghi, che aggiorni quello del 1993.

Sul primo il mondo ambientalista ha già espresso parere contrario. Tanto che ieri

Porto e Provveditorato hanno voluto precisare che in quel sito non ci sono fanghi tossici (solo quelli «entro C», secondo l'attuale classificazione), che si tratta di un «modesto sovrizzo, non di un allargamento» e che la stessa commissione Via ha ritenuto non necessaria la procedura di impatto ambientale. E anche il sindaco Luigi Brugnarò ieri è tornato a parlare di scavi, in particolare di quel canale Vittorio Emanuele, che dovrebbe essere la «strada» per portare all'attuale Marittima le navi da crociera medie per toglierle da piazza San Marco. «Scavarlo non significa farlo più profondo, non si può comunque andare oltre il livello delle bocche di porto, ma vuol dire mettere in sicurezza le sponde, assicurando così il transito delle navi con maggiore pescaggio - ha detto - La riva collassata al canale dei Petrolci ci ha già fatto perdere diverso traffico mercantile, se poi alziamo il Mose abbiamo bisogno di garantire gli arrivi».

Confetra chiede un piano Marshall per le infrastrutture della Liguria

di [Redazione](#)

Laghezza: solo così potremmo parlare di hub della logistica"

La chiusura contemporanea di A6 ed A26 ha messo drammaticamente a nudo la fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria. Tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne e adeguate, la Liguria dipende in larga misura da 4 direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d'Italia ed Europa.

Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiquate e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l'età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione.

Uno scenario post bellico, questo, che ha spinto il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, a chiedere la messa a punto di un vero e proprio Piano Marshall per la Liguria. "Se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa – afferma Laghezza – ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente, occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali".

"È necessario – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il raddoppio della Ferrovia con la Francia e della Ferrovia Pontremolese. Per quanto riguarda le autostrade, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo Morandi e la Gronda sono indispensabili, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una rete viaria e ferroviaria all'altezza del proprio ruolo nell'economia italiana".

"Le risorse – conclude Laghezza – ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell'isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro".

Confetra Liguria: Laghezza, serve un Piano Marshall per le infrastrutture liguri

(FERPRESS) – Genova, 26 NOV – La chiusura contemporanea di A6 ed A26 ha messo drammaticamente a nudo la fragilità e l’inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria. Tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne e adeguate, la Liguria dipende in larga misura da 4 direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d’Italia ed Europa.

Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiquate e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l’età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione. Uno scenario post bellico, questo, che ha spinto il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, a chiedere la messa a punto di un vero e proprio Piano Marshall per la Liguria. “Se vogliamo che la nostra portualità diventi l’hub logistico d’Europa – afferma Laghezza – ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente, occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali”.

“È necessario – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il raddoppio della Ferrovia con la Francia e della Ferrovia Pontremolese. Per quanto riguarda le autostrade, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo Morandi e la Gronda sono indispensabili, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una rete viaria e ferroviaria all’altezza del proprio ruolo nell’economia italiana”.

“Le risorse – conclude Laghezza – ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell’isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro”.

Becce contro i sindacati del terminal Psa: «Bollettino di guerra e loro scioperano»

Genova - Duro sfogo del presidente di Assiterminal: «La Liguria è in ginocchio e sindacati e rsu del Terminal non sospendono lo sciopero autonomamente».

Genova - «Mi chiama un collega del terminal PSA di Voltri-Pra' e mi informa che il Presidente della ADSP di Genova e Savona ha convocato le OOSS e la RSU di quel terminal perché venisse revocato uno sciopero per questioni interne proclamato dalla stessa RSU per due ore in ogni turno. Chiedo: ma come non l'hanno revocato già da soli di fronte a questo disastro? No, è la risposta, e stanno litigandosi se revocarlo o meno. Questo è lo specchio fedele delle ragioni che hanno portato questo paese in questo stato: la totale assenza di interesse per gli interessi generali». **Luca Becce, presidente di Asisterminal, affida a Facebook uno sfogo duro contro i sindacati e le Rsu del terminal di Voltri.** «Questa mattina, nella Liguria devastata dai bombardamenti..... Ascolto il giornale radio, durante il lungo viaggio per guadagnare Genova. I primi 15 minuti un vero e proprio bollettino di guerra, tra l'Italia, la Liguria e l'Albania. La Liguria, i porti di Genova e Savona, la bocca da cui passano le merci destinate a quello che resta del sistema industriale di quello che un tempo si chiamava "triangolo industriale", sono isolati dal mondo. È un problema nazionale, non locale. Passano i primi 15 minuti di questo bollettino, inizia la pagina politica: dichiarazioni lette su polemiche da quattro soldi, propaganda becera sulla pelle di un paese distrutto.....» continua Becce che conclude: «E continua questa surreale discussione sulle tasse, in un paese dove una classe politica seria e attenta all'interesse generale dovrebbe solo concentrarsi sul recupero dell'evasione per avere risorse per ricostruire socialmente, economicamente, un paese sfibrato e debole. Ci vuole un riscatto civile. Nessuno può sentirsi escluso.

Fedespedi abbandona il tavolo di confronto dell'autotrasporto container

La federazione degli spedizionieri guidata da Silvia Moretto lo ha annunciato spiegando in una nota le ragioni della sua scelta

Quella che fino a pochi giorni fa veniva definita dai diretti interessati solo una battuta d'arresto del tavolo di confronto dell'autotrasporto container si è rivelata in realtà una rottura da parte di Fedespedi che saluta e se ne va. La federazione nazionale delle imprese di spedizione presieduta da Silvia Moretto lo ha annunciato in una nota che si conclude affermando: "Fedespedi ha deciso di non proseguire oltre nell'interlocuzione aperta tra le rappresentanze dell'autotrasporto e le associazioni della committenza, pur rimanendo attenta a vagliare ogni proposta che possa portare beneficio all'intera comunità logistica". Fino a qualche giorno fa la stessa Fedespedi aveva cercato di gettare acqua sul fuoco in merito alla notizia della mancata partecipazione all'ultima riunione in programma a Milano. Il confronto era stato avviato la scorsa estate con l'obiettivo di concordare la regolamentazione di alcuni elementi operativi e di servizio del trasporto container al fine di stabilire condizioni chiare in materia di regole e responsabilità dopo le tensioni degli anni e mesi passati. Fedespedi però "ritiene che ai problemi reali di efficienza legati al ciclo del trasporto contenitori - sollevati dall'autotrasporto e sentiti anche dalle imprese di spedizioni internazionali - non si possa trovare soluzione con un'intesa contrattuale tra le parti. Tali inefficienze, come abbiamo già avuto modo di sostenere, vanno considerate all'interno di un più ampio e complesso contesto globale, caratterizzato da tensioni in atto a livello globale e importanti mutamenti intervenuti negli ultimi dieci anni nel commercio internazionale. A queste si aggiungono i mancati investimenti in infrastrutture negli ultimi decenni, che hanno piegato la capacità competitiva delle imprese logistiche e di trasporto operanti sul nostro territorio nazionale, come i recenti fatti di cronaca, purtroppo, dimostrano ampiamente". Tradotto in parole povere gli spedizionieri non vogliono avere le mani legati da accordi vincolanti quando si trovano a dover negoziare un servizio di trasporto di container via strada. "Oltre a una visione più ampia del problema" prosegue la nota, "Fedespedi ritiene che per contrastare le inefficienze e lavorare per una migliore funzionalità delle attività portuali e dei nodi logistici in genere, sia imprescindibile un approccio olistico, che assicuri il coinvolgimento di tutti gli interlocutori, anche istituzionali. Insieme alla richiesta di efficienza, occorre garantire anche regole equilibrate e valide per tutti e al tempo stesso cercare soluzioni ad hoc per ciascuna situazione particolare, tutelando la pluralità degli attori all'interno della supply chain".

N.C.

Gli spedizionieri europei ribadiscono il no alla BER

CLECAT ha diffuso una nota per commentare la posizione espressa nei giorni scorsi dalla Commissione Europea sul tema del rinnovo della Consortia Block Exemption Regulation (in sintesi, favorevole a un rinnovo senza modifiche per ulteriori 4 anni della normativa in vigore).

Una replica chiarissima sin dal titolo (“CLECAT Continues to Call for a Repeal of the Consortia BER”) e nella quale l'associazione – che raccoglie a livello europeo i rappresentanti degli spedizionieri degli stati membri dell'UE, tra i quali l'italiana Fedespediti – chiede appunto senza mezzi termini la revoca della normativa. Secondo CLECAT la Commissione, con la sua proposta che pure è arrivata alla fine di una fase di consultazione con gli stakeholders, ha di fatto “ignorato” le argomentazioni degli utenti dei servizi di linea, così come quello dei loro fornitori. Dopo avere ribadito alcune delle argomentazioni già espresse - ovvero che l'attuale normativa è “obsoleta” data l'accresciuta concentrazione di mercato e che uno dei prerequisiti a sua giustificazione, cioè il garantire dei benefici alla clientela, ora è venuto meno - la nota prosegue con un tono più morbido. CLECAT afferma infatti “non essere contro le alleanze e i consorzi” ma di ritenere la BER una concessione “troppo generosa”. Motivo per cui l'associazione conclude dicendo di non voler “prendere alla leggera” la situazione e annunciando l'intenzione di “servirsi della prossima fase di consultazione”, che durerà fino all'inizio di gennaio, per “cercare supporto” a sostegno “di una diversa decisione” della Commissione.

Nella stessa giornata ha detto poi la sua sulla questione anche il GSF (Global Shippers Council, rappresentante dei caricatori a livello globale), che ha affermato di voler “respingere” la risoluzione della Commissione. Per voce del suo segretario generale James Hookham, il forum si è detto “deluso”, dato che le conclusioni a cui è giunta “ignorano le opinioni di chi importa o esporta da e verso l'UE”.

Hookham ha continuato: “I caricatori sono ben abituati a simili accordi di raggruppamento nel settore dell'aviazione”, che si traducono in intese di “code-sharing per lo stesso aeromobile”, ma ha evidenziato che “questi sembrano essere pienamente compatibili con il diritto della concorrenza dell'UE senza la necessità di un'esenzione per categoria”. Molto dura la conclusione della nota dei rappresentanti dei caricatori: “La Commissione sembra pronta a sostenere le linee di navigazione per altri quattro anni senza avere capito appieno il perché. I produttori e rivenditori europei, insieme ai loro clienti e fornitori in tutto il mondo, in qualità di utenti delle linee di navigazione container, meritano un supporto e un servizio migliori dalle loro autorità garanti della concorrenza”.

Le note di CLECAT e del GSF arrivano, come detto, a qualche giorno di distanza dalla pubblicazione del parere della Commissione, sul quale nel frattempo si sono già espressi, a livello italiano, Confetra e Assarmatori. Al momento non risultano invece dichiarazioni ufficiali sulla questione da parte di FEPORT (rappresentante dei terminalisti portuali privati europei), ETA (EuroTug Owners), EBA (European Boatmen Association), UIRR (associazione degli operatori intermodali) ed ESC (rappresentanti dei caricatori a europeo), ovvero [le associazioni che avevano co-firmato, insieme a CLECAT](#) e al GSF, il primo 'appello' a favore di una revoca dell'esenzione “a meno di una revisione del quadro normativo”.

F.M.

Le imprese logistiche. Per la prima volta il settore è in crescita a dispetto di un Pil fermo e di una produzione industriale negativa: ecommerce, cargo e sistema portuale compensano i cali

Le merci risalgono la corrente

Raoul de Forcade

«**P**er la prima volta nella storia, c'è un andamento dei trasporti che è scisso da quello del Pil». A sottolineare questa situazione è Ivano Russo, direttore generale di Confetra. Una situazione che è determinata in maniera rilevante dal peso, sempre più forte, che l'e-commerce e i servizi diretti ai consumatori hanno sulla logistica.

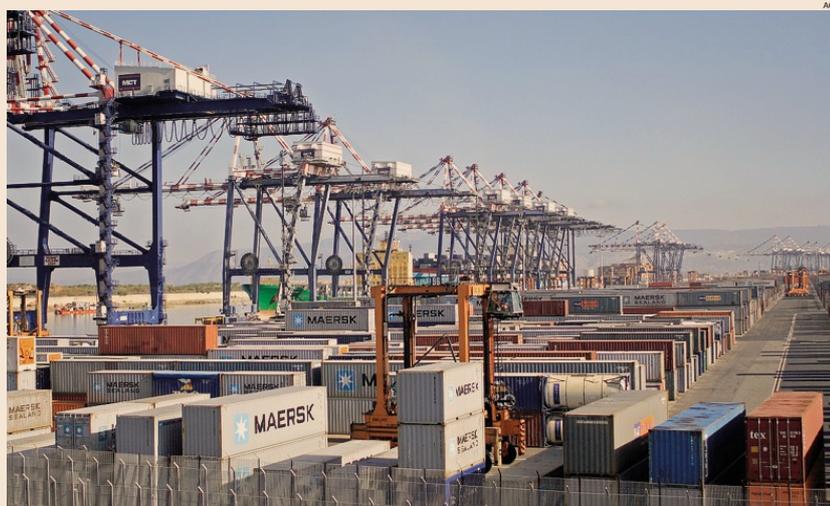
Se la classifica *Leader della crescita* include un cospicuo numero di aziende legate al settore logistico, non è un caso. Il comparto, infatti, nei primi sei mesi dell'anno, ha segnato una crescita, seppur inferiore a quella dello stesso periodo del 2018, a dispetto del fatto che, soprattutto in Europa, ma non solo, si stia profilando una regressione del ciclo economico. Un arretramento che è frutto anche dell'indeterminatezza provocata dalle politiche statunitensi sui dazi e dall'effetto Brexit. «La potenziale perdita, per l'economia italiana, provocata dalla dottrina *America First* - ricorda il presidente di Confetra, Guido Nicolini - è calcolata in 4 miliardi di euro».

Analizzando, però, i dati della confederazione sulla logistica, relativi al primo semestre 2019, si vede che a fronte di una produzione industriale italiana a -0,8% rispetto al 2018, il traffico stradale nazionale registra un +2,3%, mentre rallenta quello internazionale a carico completo, con un -0,6%. Il ramo corrieristico, peraltro, registra +1,8% nelle consegne nazionali (che erano a +2,5% l'anno precedente) e +3,5% in quelle internazionali (+4% nel 2018).

Cresce significativamente, poi, il trasporto su ferro, con un +5% di treni



Manager. Ivano Russo, direttore generale di Confetra: per la prima volta l'andamento dei trasporti è scisso da quello dell'economia reale



Transhipment. Un'immagine del porto di Gioia Tauro. Il traffico di merci nel Mediterraneo è cresciuto nonostante il calo del Pil e la stagnazione della produzione

per chilometro, mentre crolla quello aereo: -5,8% in tonnellate (contro il -0,4% del 2018). Nel trasporto via mare, l'unico settore che mantiene un segno positivo è quello containerizzato nei porti di destinazione finale, che totalizza +4,3% (contro il +4,8% dell'anno precedente). Insomma, nonostante i venti di crisi, per dazi e calo della produzione industriale, in linea generale la logistica, sia pure con una crescita inferiore all'anno precedente, marcia col segno più.

«Stiamo assistendo, per la prima volta - sottolinea Russo - al fenomeno del decoupling, in conseguenza del quale si è modificato il rapporto tra l'andamento del Pil e quello dei trasporti. Prima tra i due elementi c'era una relazione tale che, se il Pil cresceva del +1%, i trasporti salivano del +3. Adesso, quando il Pil sale del +0,2 o

+0,3%, i trasporti arrivano a +5».

Del resto, prosegue Russo, «un tempo si aveva un sistema della logistica e del trasporto merci legato quasi esclusivamente alla produzione industriale. Quindi, se si cresceva poco, entravano meno materie prime e uscivano meno semilavorati. Ora il Pil continua a essere ristagnante mentre alcuni fenomeni, penso ad esempio al boom dell'e-commerce oppure al sistema del trasporto ferroviario merci, che progredisce anche grazie allo sconto pedaggio e al ferrobonus, hanno cambiato lo storico rapporto di cui parlavo». Il tutto a dispetto «dell'effetto scoraggiamento, portato dalla guerra dei dazi e da Brexit, che hanno contribuito a raffreddare gli scambi».

In particolare, gli effetti dell'e-commerce, afferma Russo, «si vedono nei dati degli express courier, dei

corrieri nazionali, del cargo nazionale e di alcune attività marittime: i porti *gateway* (quelli di destinazione finale per i container, ndr) sono cresciuti. Se fossimo stati nella stessa condizione (con dazi e Pil, ndr) dieci anni fa, la logistica sarebbe colata a picco. Esistendo oggi molti più servizi diretti espressamente ai consumatori, non si ha una situazione di impoverimento del Paese. I consumi interni ovviamente non vanno bene, al pari degli investimenti. Ma ormai l'e-commerce è una dinamica che riguarda quasi chiunque, più volte al mese: un mercato inesistente fino a cinque anni fa. La logistica si è sempre pensata come un servizio strumentale all'impresa e alla grande distribuzione; la rivoluzione sarà la logistica al servizio del cittadino».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Maltempo, l'autotrasporto chiede interventi straordinari e sospensione dei pedaggi sulle tratte utilizzabili

26 novembre 2019

L'ondata di maltempo che ha colpito il Nord Ovest della Penisola ha messo drammaticamente allo scoperto la debolezza e fragilità delle infrastrutture stradali di quell'area, in [particolare della Liguria](#). Del resto l'A26 Genova-Gravellona Toce e l'A6 Torino-Savona sono in tutta evidenza autostrade congestionate, strutturalmente antiche, prive della terza corsia e in molti casi anche di quella di emergenza. Le situazioni di rischio potenziale sono numerose, perché l'età dei viadotti è vicina al limite di durata del cemento armato, se questo non viene sottoposto a regolari interventi di manutenzione. Tutto il mondo dell'autotrasporto ha reagito unito e a gran voce a questo scenario angosciante, chiedendo interventi straordinari e soluzioni radicali.

Il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, ha parlato di «scenario post bellico» e ha chiesto la messa a punto di un vero e proprio Piano Marshall per la Liguria, «se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa e che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente». Questo piano comprenderebbe il rapido completamento del Terzo Valico, il raddoppio della ferrovia Pontremolese e del collegamento su ferro con la Francia. «Per quanto riguarda le autostrade – ha proseguito – vanno assoggettate ad imponenti lavori di

manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e **realizzazione di tratte alternative** che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione».

«L'autotrasporto era già in crisi e il maltempo degli ultimi giorni lo sta mettendo in ginocchio – ha poi accusato **Secondo Sandiano**, presidente nazionale di **Assotrasporti** – Occorrono interventi immediati per evitare che la Liguria rimanga isolata. È necessario **inoltre sospendere i pedaggi sulle tratte autostradali utilizzabili**».

«Fortunatamente questa volta non ci sono state vittime – ha incalzato **Fabrizio Civallero**, segretario nazionale **Assotrasporti** – ma non si può continuare a rischiare la vita di chi è obbligato a percorrere le infrastrutture per lavoro».

Anche **Conftrasporto-Confcommercio** si è unita al coro di protesta, inviando una lettera alla ministra **Paola De Micheli**. Nella lettera si spiega che l'isolamento del Nord Ovest sta moltiplicando a dismisura le richieste di intervento da parte delle imprese di trasporto e che **un possibile sbocco è il Brennero contingentato. Il vicepresidente di Confcommercio e di Conftrasporto, Paolo Uggè**, invoca l'intervento dell'Unione Europea.

«Il **2 dicembre** il ministro sarà a Bruxelles per incontrare la nuova Commissaria europea ai trasporti e fra i temi che affronteranno ci sarà anche la **questione dei divieti al Brennero** che il governo austriaco-tirolese pensa di introdurre nei confronti delle merci italiane. Il danno subito è pari a **170 milioni di euro per ogni ora persa**, ai quali si aggiungono i **200 milioni** perduti in termini di **competitività del sistema produttivo**. A questo si associano i **disastri del maltempo** e il 'carico da novanta' dei lavori che prevedono la **chiusura del Bianco** e le **operazioni di manutenzione al Frejus**. Siamo sicuri che, nel corso dell'incontro con la Commissaria europea ai trasporti, il ministro De Micheli saprà rappresentare la drammaticità nella quale il nostro Paese si trova».

Qual è oggi la situazione dei territori colpiti? Si intravede un leggero miglioramento. È ancora **chiuso per frana il viadotto Madonna del Monte sulla A6 Torino-Savona**, per controlli sulla stabilità che dovrebbero concludersi **entro 5-6 giorni**. Inoltre, le forti piogge hanno causato l'apertura di una **voragine sul manto stradale tra Asti e Villanova** in direzione Torino della **A21 Torino-Piacenza**, anche se in questo caso già **nella mattinata di ieri la circolazione è tornata normale**, con ripristino totale dell'asfalto. Situazione analoga sulla **A5 Torino-Aosta**, dove il rischio di frana nel comune di Quincinetto ha causato la **chiusura del tratto compreso tra Ivrea e Point Saint Martin**, con deviazione totale del traffico sulla strada statale e **riapertura dell'autostrada da ieri**.

Infine, per quanto riguarda l'**A26**, la società autostradale ha deciso di chiudere per alcune ore il tratto tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo di Masone per verifiche tecniche, ma **nella mattinata di oggi la viabilità è stata parzialmente ripristinata, con la riapertura di una corsia per senso di marcia**.

Laghezza: «Piano Marshall per le infrastrutture liguri»

Genova - Il presidente di Confetra Liguria: «Dobbiamo mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico».

Genova - «La chiusura contemporanea di A6 ed A26 ha messo drammaticamente a nudo la fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria». Lo scrive in una nota il presidente di Confindustria Liguria Alessandro Laghezza.

«Tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne e adeguate, la Liguria dipende in larga misura da 4 direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d'Italia ed Europa. **Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiquate e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l'età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione».**

«Se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa - afferma Laghezza - ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente, occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali. È necessario – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il raddoppio della Ferrovia con la Francia e della Ferrovia Pontremolese. Per quanto riguarda le autostrade, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo Morandi e la Gronda sono indispensabili, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una rete viaria e ferroviaria all'altezza del proprio ruolo nell'economia italiana».

«Le risorse - conclude Laghezza - ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell'isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro».

Confetra Liguria chiede un Piano Marshall per le infrastrutture

Laghezza, presidente Confetra Liguria - "*Fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria*". Terzo Valico, Pontremolese, nuovo Morandi e Gronda sono indispensabili, ma non più sufficienti.

GENOVA - La chiusura contemporanea di A6 ed A26 ha messo drammaticamente a nudo la **fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria**. Tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne e adeguate, la Liguria dipende in larga misura da 4 direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d'Italia ed Europa.

Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiche e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l'età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione. Uno scenario post bellico, questo, che ha spinto il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, a chiedere la messa a punto di un vero e proprio **Piano Marshall per la Liguria**. "*Se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa - afferma Laghezza - ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente, occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali*".

"È necessario – prosegue il presidente di Confetra Liguria – mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del **Terzo Valico** e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il **raddoppio della ferrovia con la Francia e della Ferrovia Pontremolese**. Per quanto riguarda le **autostrade**, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo **Morandi e la Gronda** sono **indispensabili**, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, **non sufficienti**. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una **rete viaria e ferroviaria all'altezza del proprio ruolo nell'economia italiana**".

"Le risorse ci sono- conclude Laghezza - occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell'isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro".

Porti

Assiterminal detta l'agenda al Governo per risolvere l'emergenza infrastrutturale della Liguria

Dalla riduzione dei contributi previdenziali a quella dei canoni concessori, dall'apertura prolungata dei terminal alla realizzazione della ZES in Valpocevera fino all'azzeramento del pedaggio per l'autotrasporto, l'associazione ha stilato un ricco elenco di misure per "mantenere la competitività" delle imprese



L'emergenza infrastrutturale che sta affrontando la Liguria – con la chiusura della A6 e quella parziale della A26, che si sommano agli effetti della caduta del Ponte Morandi – e che sta già causando una consistente riduzione di traffico nei porti che ricadono sotto la giurisdizione della AdSP del Mar Ligure Occidentale, ha portato Assiterminal a chiedere al Governo di mettere in atto una serie di misure a tutela delle imprese e dei lavoratori toccati dalla situazione, con lo scopo di "consentire alle aziende terminaliste e portuali di mantenere la competitività", anche al di là però delle difficoltà create dalle criticità contingenti.

Secondo l'associazione degli operatori terminalistici, l'esecutivo potrebbe intervenire inserendole come "integrazione al d.l. 109/208 (ovvero il cosiddetto Decreto Genova, ndr) o nella legge di bilancio 2020 o con apposito decreto", ma queste potrebbero anche essere "oggetto di appositi provvedimenti normativi della Regione alla stregua di quanto sta studiando la Regione Friuli Venezia Giulia in funzione dei corridoi europei che la interessano". Nel dettaglio, l'elenco comprende tre macroaree di intervento. La prima è quella che riguarda il "sostegno al lavoro portuale": su questo fronte, Assiterminal chiede la riduzione (per 12 mesi) del 50% della contribuzione previdenziale annua a carico dei datori di lavoro delle aziende ex artt. 16, 17, 18 della legge 84/94 (esclusi premi e contributi dovuti all'Inail), il differimento contributivo di 12 mesi e senza interessi del versamento dei contributi INPS, così come il differimento del versamento unitario delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive. Il secondo ambito è quello del "sostegno delle imprese e terminal operators e altri operatori": l'associazione invoca una riduzione temporanea dei canoni concessori (per le autorizzazioni ex art.16) con parallelo congelamento dei piani di impresa per tutto il periodo emergenziale, l'apertura anticipata/prolungata dei porti e quindi dei gate dei terminal "che organizzativamente sono già in grado di farlo", a fronte di una decontribuzione Inps e Inail per il lavoro notturno, la riduzione del 50% delle accise sui prodotti energetici per i mezzi operativi dei terminal e delle imprese portuali, la riduzione del 50% delle verifiche condotte in sede di controlli doganali, nonché di "chiarire che gli effetti dell'art.1, co.578 della legge di bilancio 2018 (accatastamento in E1 delle infrastrutture portuali) sono esecutivi anche per l'anno 2019". La terza e ultima area di intervento, secondo

Assiterminal, dovrebbe comprendere "misure a sostegno della logistica": accelerare l'iter per l'istituzione della ZES della Val Polcevera, ridefinire e ampliare l'applicazione, per almeno 3 anni, del Ferrobonus per tutti gli operatori ("compresi i terminalisti e le imprese portuali") che utilizzano il trasporto ferroviario da e per i porti del sistema portuale del mar ligure occidentale, e infine l'azzeramento del pedaggio autostradale per l'autotrasporto.

Nella sua nota Assiterminal auspica peraltro anche iniziative analoghe a sostegno del sistema portuale di Venezia, ma anche che alcune delle misure indicate siano "allargate all'intero comparto della portualità per un arco temporale sufficiente a imprimere una svolta alla capacità imprenditoriale del settore". Nel documento non manca una stoccata al mondo sindacale, che secondo Assiterminal deve essere "allineato" a quello datoriale su questi temi, "emarginando le derive localistiche pericolosamente estreme che defocalizzano l'attenzione sui veri temi creando tensioni demagogicamente fuori luogo e tempo".

Confronto territoriale di ASSOFERR per il rilancio del Trasporto Ferroviario. Pivetti, ferrovia parte del processo industriale

(FERPRESS) – Roma, 28 NOV – Si è svolto mercoledì 27 novembre, a Torino, presso l’Unione Industriali, a margine del Convegno “Torino un’Eccellenza Ferroviaria” un confronto con i principali attori del sistema della logistica piemontese ed ASSOFERR, un tavolo tecnico di approfondimento che ha coinvolto tutta la filiera ferroviaria.

La riunione tecnica ha approfondito i temi per un rilancio della multimodalità ferroviaria in Piemonte ascoltando operatori, Confindustria Piemonte, UI e Politecnico di Torino per mettere a fattore comune le singole esperienze cercando di creare un network virtuoso per il cargo ferroviario.

Dopo uno scambio vivace di esperienze e criticità, maggiormente legate al territorio piemontese, tutti i presenti hanno convenuto sulla necessità di una maggiore cooperazione tra tutti i soggetti interessati dalle istituzioni, agli operatori per definire una strategia di sistema per lo shift modale ed il rilancio del trasporto ferroviario.

“La ferrovia non è un mero servizio ma parte stessa, insostituibile, del processo industriale” ha dichiarato la presidente di ASSOFERR Irene Pivetti. Continua la presidente “La finalità dell’incontro è supportare un’efficace azione di lobby finalizzata ad un obiettivo industriale, non c’è industria senza ferrovia”.

“E’ compito delle Associazioni di settore indirizzare il decisore verso politiche di medio-lungo termine che sono le uniche in grado di assicurare futuro e sostenibilità al rilancio dell’industria italiana” prosegue la presidente Pivetti. Sia nel convegno della mattina che nell’incontro pomeridiano è stata individuata la valutazione dei costi esterni come elemento essenziale di supporto di tutte le future politiche di sostegno e incentivazione del trasporto ferroviario merci, sia sul lato infrastrutture che servizi.

Ulteriori incontri si svolgeranno nelle prossime settimane su altre realtà territoriali a partire dalla dorsale adriatica così come annunciato durante il recente Forum di Pietrarsa a Trieste.

Pubblicato da COM il: 28/11/2019 h 15:34 - Riproduzione riservata

Commenti disabilitati su Confronto territoriale di Assoferr per il rilancio del Trasporto Ferroviario. Pivetti, ferrovia parte del processo industriale

In Finanziaria fondi per Uirnet (a spese delle AdSP)

Protagonisti negli emendamenti al vaglio del Senato anche ZES (estensione alle imprese Ateco 52), CULP e porti abruzzesi. Le altre partite alla Camera, dal cabotaggio ai macchinisti

Come anticipato da *Ship2Shore*, fra gli emendamenti alla finanziaria inseriti dai gruppi parlamentari fra quelli segnalati (cioè portati in discussione), nell'ambito delle modifiche auspiccate dalle principali associazioni di categoria del mondo dei trasporti, ci sono ad oggi (l'ultimo termine per eventuali ripensamenti scade stasera) il [rifinanziamento di marebonus e ferrobonus e gli sgravi previdenziali per i terminalisti degli scali di transhipment](#).

Ad essi si aggiungono però altre misure di interesse per il comparto, a partire dalla [cancellazione del divieto di doppia concessione](#) nei porti proposta da alcuni senatori leghisti e inserita, per sollecitarne l'appoggio di maggioranza, in un più ampio emendamento dedicato al potenziamento del Decreto Genova. L'emendamento, come rivelato da *Ship2Shore*, prevede anche l'estensione alla CULP (il fornitore di manodopera temporanea del porto di Savona ex art.17) dei benefit previsti dal Decreto Genova per la CULMV (i colleghi genovesi). Stessa previsione (con declinazione leggermente diversa), peraltro, proposta da un emendamento promosso da Italia Viva.

Bipartisan (M5S e Fratelli d'Italia con due emendamenti identici, segnalati separatamente) anche il sostegno alla proposta di destinare alla Regione Abruzzo 20 milioni di euro nel 2020 e 15 annui nel 2021 e 2022 "per consentire l'adeguamento e il potenziamento del sistema portuale di livello regionale". Alcuni senatori di M5S e Lega hanno invece firmato un emendamento congiunto per destinare 480 milioni di euro (detratti da vari capitoli di spesa) al progetto di ampliamento dell'area del cantiere navale di Sestri Ponente (Genova) oggi in concessione a Fincantieri (analoga proposta non è stata segnalata dal PD).

Diversi emendamenti, proposti da senatori di diverso colore politico, poi, si occupano di Uirnet. Cinque senatori leghisti, nell'ambito di un allargamento della Zona Logistica Semplificata delineata dal Decreto Genova per il porto ligure e il suo retroporto alle località di "Asti, Casalpusterlengo, Turano Lodigiano, Bertanico", propongono di destinarle 5 milioni di euro nel 2020. Tali risorse sono da reperirsi nel Fondo Infrastrutture stanziato dalla Finanziaria 2017 e saranno così ripartiti: "2 milioni da destinarsi al completamento del progetto esecutivo per la realizzazione del nuovo centro merci di Alessandria smistamento (...), 2 milioni di euro per la progettazione del centro intermodale di Casalpusterlengo Bertanico ed 1 milione di euro per l'analisi di fattibilità del nodo intermodale di Asti".

È il più generico "raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, anche tramite la digitalizzazione della logistica del paese" lo scopo di un emendamento di quattro senatori di Liberi e Uguali, che all'abbisogna vorrebbero destinare annualmente a Uirnet il "3 per cento delle risorse del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84", a partire dal 2020. Cioè 2,1 milioni di euro l'anno, dato che il fondo ammonta a 70 milioni. Ma la società presieduta da Rodolfo De Dominicis è anche nel cuore del Partito Democratico, che per uno scopo altrettanto generico, vorrebbe più ambiziosamente destinarle, sempre sottraendoli alle Autorità di Sistema Portuale, 5 milioni di euro l'anno a partire dal 2020.

Grande attenzione da parte di tutto l'arco parlamentare, poi, alle modifiche all'articolo 36 del testo della Finanziaria approvato in Commissione Bilancio, intitolato "Rafforzamento delle ZES". La Lega, [cogliendo](#) il suggerimento di

Confetra, propone di estendere alle aziende di categoria Ateco 52 (“magazzinaggio e custodia”) l’agevolazione fiscale sugli investimenti prevista dalla legge sulle ZES.

Fra i progetti di specifica istituzione di una Zona Economica Speciale, poi, saranno discusse la proposta PD per l’area di Venezia e Rovigo e quella leghista per Parma. Fratelli d’Italia punta su Veneto, Liguria e Friuli Venezia Giulia (oltre a un potenziamento del punto franco di Venezia), mentre M5S, Lega e Forza Italia, con differenti proposte, propongono diverse formule per allargare e generalizzare i criteri geografici per l’istituzione.

Da segnalare infine le proposte di minoranza (rispettivamente Forza Italia e Lega) per trasferire alla Regione Sicilia “le funzioni relative al trasporto pubblico locale e le funzioni relative alla continuità territoriale” (con spesa di 100 milioni di euro da sottrarsi ad un Fondo del MEF) e per sopprimere l’art.76 (Disposizioni in materia di accisa sul gasolio commerciale), che ridurrà da marzo 2020 e da gennaio 2021 la platea dei beneficiari (fra le imprese di autotrasporto) del rimborso dell’accisa sul gasolio, escludendo prima i mezzi Euro III e poi gli Euro IV.

Le altre partite alla Camera, dal cabotaggio ai macchinisti

Il Senato dovrebbe esprimersi all’inizio della prossima settimana, dopodiché il testo emendato della Finanziaria passerà alla Camera.

Non è quindi affatto chiusa la partita degli stakeholder del trasporto: Alcuni dei provvedimenti richiesti erano stati inseriti fra gli emendamenti, salvo poi non esser segnalati dal gruppo parlamentare proponente. Facile che possano tentare l’ingresso in Finanziaria alla Camera.

E’ il caso, ad esempio, degli “Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo”, auspicati da Assarmatori e recepiti da un emendamento di Forza Italia non segnalato però fra quelli su cui si voterà.

Oppure del rifinanziamento del fondo per la formazione dei macchinisti ferroviari. In questo caso era stata la Lega a proporre uno stanziamento annuo di 3 milioni di euro per tre anni, ma l’emendamento è stato scartato. Fercargo, quindi, che lo promuoveva, dovrà puntare sulla Camera per una norma ritenuta indispensabile, come ricordato ancora nell’assemblea di ieri: “Tutto il comparto cargo ferroviario nei prossimi 3 anni ha bisogno di circa 3.000 addetti alla circolazione ferroviaria, già 2.000 sono stati assunti nel precedente triennio 2017-18-19. Il contributo alla formazione del personale è fondamentale per soddisfare la domanda del mercato del lavoro”.

L’associazione del cluster ferroviario, ieri, si è occupata anche di connessioni di ultimo miglio ferroviario, degli effetti concreti del recepimento del Quarto Pacchetto ferroviario nonché del nuovo ruolo di ANSFISA ed ERA, senza dimenticare il “Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario” ERTMS. Altra problematica che aveva trovato spazio fra gli emendamenti (PD), ma non fra le segnalazioni e che quindi potrà ora esser trasferita a Montecitorio.

Andrea Moizo

GENOVA NEL CAOS

Allarme infrastrutture. Oggi la riapertura della carreggiata Sud della Torino-Savona

Le imprese: economia in pericolo

Maurizio Caprino
Raoul de Forcade

Qualsiasi ritardo nello sblocco della viabilità di servizio a Genova e alla Liguria rischia di creare gravi danni al sistema portuale e a quello produttivo. È l'accorato richiamo che sale dal mondo dell'impresa, mentre cominciano a computarsi gli effetti della chiusura della A6 e della situazione di emergenza sulla A26 (dove si marcia su una sola carreggiata, con una corsia a scendere e una salire). Il porto ha perso in due giorni il 30-40% di merci e ha dovuto risolvere anche il problema dei carichi rimasti fermi e accumulati mentre la A26 era chiusa. A questo si aggiunge la sofferenza delle imprese, che non ricevono approvvigionamenti.

La riapertura dell'A6

Oggi la situazione dovrebbe migliorare e si dovrebbe capire anche di quanto. Infatti, per le si è prevista la riapertura della carreggiata Sud dell'A6, l'unica rimasta in piedi a Madonna del Monte dopo la frana di domenica. E dovrebbero arrivare i risultati delle prove di carico sui viadotti Pecetti e Fado dell'A26, preannunciati l'altro ieri come imminenti dal governatore della Liguria, Giovanni Toti, e attesi invano per tutto ieri.

Dunque, finirà l'interruzione del traffico sull'A6, anche se si viaggerà solo su una corsia per senso di marcia, con cambio di carreggiata. Inoltre, bisognerà sperare che non arrivino altri allarmi maltempo: se scatterà l'allerta rossa, il traffico verrà di nuovo interrotto. Infatti, c'è il rischio che la frana di domenica riprenda a



L'allarme figure.
Un particolare del viadotto della A6 sotto osservazione dei tecnici

muoversi, coinvolgendo anche la carreggiata più lontana e potenzialmente resistente (fu costruita dieci anni dopo quella crollata, con tecniche più evolute che tra l'altro consentono di ridurre il numero di pile e con esso il rischio che vengano colpite dalle frane).

Sull'A26, una volta studiato sotto il peso di camion carichi il comportamento dei viadotti che erano stati chiusi urgentemente lunedì sera, si saprà se sarà possibile aprire al traffico più delle due corsie (una per senso di marcia) disponibili da martedì. In caso positivo, potrebbero diminuire le code registrate in questi giorni. Sul fronte dell'impresa però la preoccupazione è forte.

I timori delle imprese

«Gli operatori del porto – afferma il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini – mi ricordano che ogni container genera 200 dollari di indotto. È palese, quindi, quanto disastroso sarebbe l'impatto se iniziassimo a perdere centinaia di container al giorno. Questo dà il polso della situazione per quanto riguarda la filiera del porto, che riguarda terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi, trasportatori e così via. Ma poi c'è l'impatto su tutta l'altra attività produttiva. Non sappiamo quanto questa situazione di crisi della viabilità potrà permanere. Ma se resta così, anche nel breve e medio periodo, è un disastro; perché con una viabilità

ridotta a una corsia sulla A26, e con la riapertura parziale della A6, che speriamo avvenga il più presto possibile, abbiamo comunque una tratta dimezzata, che è baricentrica per il traffico verso Genova e Savona». Secondo Mondini si tratta di «una situazione che inevitabilmente farà perdere traffici al porto e impatterà anche sulle aziende produttive del territorio genovese, perché ci saranno ritardi nelle consegne delle materie prime e dei semilavorati per le aziende di trasformazione, che poi avranno difficoltà a evadere gli ordini. Molte imprese lavorano su commessa, quindi si tratta di un ritardo che, alla lunga, impatterà sempre di più sul sistema produttivo. È una si-

tuazione preoccupante. Senza contare che andiamo verso Natale e questo può andare a incidere anche sul mondo del commercio».

Mondini sottolinea che «ci vuole un piano di emergenza per controlli e ripristini dei viadotti e della rete autostradale, sulla quale deve essere garantita la sicurezza. E allo stesso tempo bisogna partire con un piano shock per portare a compimento altre opere necessarie, come la Gronda autostradale di Genova, per la quale c'è un progetto esecutivo già pronto, o anche il tunnel della Val Fontanabuona. Se queste opere fossero state realizzate nei tempi giusti, oggi soffriremmo meno per i disagi che stiamo subendo». E se il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ieri ha annunciato di aver «definito, insieme Fs e alle Regioni Liguria e Piemonte un piano per potenziare i collegamenti ferroviari (soprattutto per i pendolari, ndr) nell'area che è stata interessata dal crollo del viadotto dell'A6», ieri il porto di Genova ha impegnato tutte le sue forze per smaltire tir in coda e merce ferma. A partire dalle 18 di mercoledì sera, infatti, lo scalo ha lavorato fino alle 2 di ieri mattina a ciclo continuo, servendo 600 autisti e scaricando in tutto oltre 900 container.

I porti bloccati

«Il tappo – chiarisce Paolo Signorini, presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona – si è creato anche nel momento in cui la A26 era completamente interdetta. E quando riaprirà la A6 avremo un problema consistente a Savona, perché stiamo stoccando accumulando scorte sulle banchine savonesi che non possono ripartire, in quanto sono destinate, in primis, alla Val Bormida, che è luogo al momento inaccessibile. A Genova abbiamo avuto in parte quell'effetto; inoltre, con la A26 parzialmente interdetta e la A6 bloccata, parte della merce non è proprio arrivata».

Le richieste dei terminalisti

Un allarme arriva anche da Assiterminal, l'associazione dei terminalisti, che formula una serie di richieste indirizzate al Governo. In primo luogo, si chiedono interventi a sostegno del lavoro portuale: riconoscimento, per un periodo di 12 mesi, di una riduzione del 50% della contribuzione previdenziale annua a carico dei datori di lavoro; differimento contributivo di un anno per il versamento dei contributi Inps; differimento del versamento unitario delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

Poi si chiedono interventi per imprese portuali e terminalisti: riduzione temporanea dei canoni concessori; apertura anticipata e prolungata dei porti; riduzione del 50% delle accise sui prodotti energetici per i mezzi operativi dei terminali; riduzione del 50% delle percentuali di verifica in sede di controlli doganali nel periodo emergenziale.

Infine Assiterminal chiede interventi a sostegno della logistica: accelerare l'iter per la Zes della Valpolcevera; ampliare l'applicazione, del Ferrobonus; azzerare il pedaggio autostradale per l'auto-transporto; «il sistema portuale H-gure – sottolinea Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal – convoglia buona parte del traffico portuale di destinazione finale del sistema italiano diretto in Nord Italia e nel centro Europa; traffico che circola quasi esclusivamente su gomma. Se parte del traffico container, a causa dell'assenza di collegamenti autostradali, fosse dirottato su altri scali europei, ci sarebbe anche un danno enorme per l'erario». Una riflessione condivisa anche dal presidente di Federlogistica-Conftrasporto, Luigi Merlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Giovanni Mondini
Presidente degli industriali di Genova