

Il dumping nordeuropeo, le tasse Ue e il "cartello": tre insidie per i porti italiani

Il Ministero risponde a Bruxelles: "Pronto un documento, devono restare pubblici". Ma la filiera italiana è in allarme: "I grandi gruppi stranieri stanno invadendo la logistica. E i Paesi del Nord adottano pratiche anti-concorrenziali nel silenzio Ue

[By Claudio Paudice](#)

20-02-05

Le pratiche anti-concorrenziali dei Paesi del Nord Europa, la richiesta della Commissione Ue all'Italia di tassare le autorità portuali, infine la possibilità - che Bruxelles sta per prorogare fino al 2024 - di fare "cartello" per i grandi armatori. Sono le insidie che il sistema portuale italiano ha davanti a sé nei prossimi 90 giorni e il motivo per cui il mondo delle imprese di trasporti e logistica è in allarme. Un universo di cui si parla poco ma che bastano pochi numeri a definire: più di 100mila imprese, 85 miliardi di euro di fatturato, il 9% del Pil nazionale, un milione e mezzo di addetti. Nell'insieme si tratta di terminalisti, spedizionieri, corrieri, doganalisti, agenti marittimi, raccomandatari, autotrasportatori, servizi postali privati, operatori dei magazzini e centri di distribuzione che lavorano all'interno dei porti italiani amministrati dal Ministero dei Trasporti attraverso le 15 Autorità di Sistema (Asp). E proprio queste sono al centro dell'indagine per aiuti di Stato aperta dalla Dg Comp che fa capo alla Commissaria Ue all'Antitrust Margrethe Vestager.

Stanno infatti per scadere i 30 giorni di tempo concessi al MiT per replicare alle dure osservazioni contenute [nella lettera della Commissione pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Ue](#) il 10 gennaio scorso. Bruxelles chiede che le Autorità portuali paghino le tasse (l'Ires al 24%) perché costituiscono attività economica nel momento in cui affidano autorizzazioni e concessioni dietro il pagamento di un canone. Roma invece difende la natura statale delle Asp perché a tutti gli effetti enti pubblici non economici che regolamentano le attività svolte dai soggetti operanti nei porti. Il dilemma, insomma, è giuridico ma la sostanza è puramente economica.

L'indagine Ue per aiuti di Stato ai porti italiani

L'Italia ha quasi pronta la risposta da dare alla Commissione: come riportato all'HuffPost, i funzionari del MiT si sono avvalsi dell'aiuto di un pool di esperti per redigere un documento che spieghi le "specificità" del sistema italiano e la natura demaniale dei porti. La lettera sarà discussa il 6 febbraio alla Conferenza dei presidenti delle autorità portuali, poi partirà destinazione Bruxelles. Fonti del Ministero fanno sapere che nel documento sono approfondite "le ragioni tecniche organizzative ed economiche, per le quali sull'argomento è necessario un confronto tra governo e Commissione", e che confermano la "natura pubblica" dei porti. La ministra Paola De Micheli ne dovrebbe poi parlare con la commissaria ai Trasporti Adina Valean il 14 febbraio. L'approccio del Governo sarà quindi interlocutorio ma comunque fermo sulla posizione condivisa con le Autorità portuali.

"Le autorità sono enti pubblici, basti pensare che le concessioni vengono affidate per conto dello Stato, non c'è nessuna attività economica in proprio", dice all'HuffPost Daniele Rossi, presidente di Assoport, l'associazione a cui aderiscono le Asp e le Camere di commercio, industria e agricoltura delle aree portuali. "Qui si tratta di convincere i funzionari della Dg Comp che la situazione italiana è giuridicamente diversa da quella di altri Paesi: noi abbiamo delle concessioni demaniali, ci sono gare secondo le norme pubblicistiche, e non c'è nessuna fase negoziale. Gli investimenti vengono

tutti approvati dal Ministero, così come i bilanci. Non c'è un Consiglio di amministrazione come nel Nord Europa", continua Rossi.

I rischi derivanti dall'imposizione fiscale sulle Asp sono numerosi. Prima di tutto "ci vorranno anni per modificare la contabilità pubblica, e si verrà a creare un problema enorme di risorse a causa dell'impatto sulla capacità finanziaria delle Asp", spiega il presidente di Assoport. E poi c'è il rischio che per mantenere livelli accettabili di investimento debbano aumentare i canoni demaniali. "Non solo", aggiunge Rossi, "l'applicazione delle tasse sui porti avrebbe implicazioni sulle politiche in materia di aiuti di Stato".

Come detto la questione, oltre ad essere giuridica, è economica. Perché alla base dell'indagine aperta dall'Ue c'è la necessità di tutelare la concorrenza. "E il porto di Rotterdam con chi compete?", chiede infine Rossi. "Sull'altra sponda non ha nessuno in grado di competere. Non ha il Tanger Med, non ha i porti egiziani o africani. I nostri invece sono soggetti a una concorrenza spietata da parte di Paesi che non hanno le nostre stesse regole e i nostri condizionamenti. Peraltro bisogna ricordare che il Tanger Med è una zona franca, senza voler pensare al costo del lavoro o alle sue condizioni. Tutto questo deve pur avere un valore nelle valutazioni della Commissione".

Il porto del Marocco è il quinto del Mediterraneo per merci movimentate (3,4 milioni Teu nel 2018). E l'anno scorso è riuscito a incrementare del 38% i suoi traffici, dopo l'apertura del secondo polo che ha portato una capacità addizionale di sei milioni di Teu oltre ai tre milioni già disponibili. Non è strano quindi che attragga sempre più investimenti anche nel transhipment, il trasbordo di merci, a danno dei porti italiani un tempo leader come Cagliari e Gioia Tauro.

La concorrenza sleale del Nord Europa

Per la Commissione Europea i porti del Mediterraneo e del Northern Range sono in concorrenza tra loro, sebbene i primi abbiano un giro d'affari nettamente inferiore ai secondi. Basti pensare che nel 2018 i primi tre del Nord hanno movimentato 44,3 milioni di Teu, i primi tre del Sud meno di 15 milioni. Ma non c'è solo un quadro fortemente sbilanciato, le imprese di logistica e trasporti lamentano anche politiche anti-concorrenziali di alcuni Paesi. "Stiamo assistendo a un violento dumping nei confronti della logistica italiana. È noto che nel porto di Rotterdam i controlli doganali sulle merci siano piuttosto blandi", afferma all'HuffPost Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione delle imprese che rappresenta in Italia l'intera filiera logistica. "Durante una visita a Rotterdam, alcuni operatori portuali triestini ci hanno raccontato di aver appreso dai colleghi olandesi che il loro Governo si premurava molto del loro contributo al Pil nazionale, non tanto a quanti controlli facessero".

La questione dei controlli è cruciale perché la concorrenza tra i porti si gioca sul fattore tempo: più le merci restano ferme in porto, più i contratti di consegna sono a rischio penali, più si pagherà per le navi o il noleggio delle banchine, i piazzali, i magazzini. Il fattore tempo impatta su tutta la catena della logistica fino alla consegna: terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, operatori di magazzino e via dicendo. "Le scelte dei porti di destinazione sono fatte anche in base ai tempi, questo è chiaro e noto a tutti".

Ma le pratiche di dumping possono essere anche più mirate. È il caso dei blocchi praticati al Passo del Brennero dall'Austria su alcune merci provenienti dall'Italia, oppure dell'atteggiamento della Francia sui transiti a Colle di Tenda. Quanto all'Austria, il Tirolo a inizio gennaio ha introdotto il divieto di transito per alcune merci come carta, cartone, prodotti a base d'oli minerali fluidi, cemento, calce e gesso, tubi e profilati cavi e anche cereali. Vanno ad aggiungersi ad altri materiali per i quali già vige un divieto, come legname in tronchi, sughero, minerali ferrosi e non ferrosi, marmo eccetera. E si accumulano divieti su divieti, come il transito notturno o del sabato. L'intento del land del Tirolo è nobile, ridurre le emissioni. Infatti dal divieto settoriale sono esentati i veicoli con propulsione elettrica o a idrogeno e i veicoli euro 6 solo se immatricolati dopo il 31 agosto 2018. Ma per le associazioni delle imprese italiane si tratta solo di un "pretesto" che nasconde "ragioni politiche", e rappresenta un danno economico enorme dal momento che la Germania è il primo partner nell'export italiano e Vienna si trova proprio in mezzo.

Il sistema logistico italiano soffre poi l'atteggiamento francese al traforo di Colle di Tenda tra Piemonte e Francia. I sindaci francesi della vallata hanno introdotto limiti di tonnellaggio per i mezzi pesanti dall'agosto del 2017, rendendo molto più complesso il lavoro per gli autotrasportatori italiani dalla Valle del Roja verso i territori d'Oltralpe e costringendoli così a deviazioni costose in termini di tempo e denaro.

Bruxelles sta per prorogare i "consorzi" degli armatori

C'è però un dossier più urgente che tiene in apprensione il mondo logistico. Il 25 aprile 2020 scade infatti la Block Exemption Regulation (BER), cioè quel regolamento europeo che dà la possibilità alle compagnie di trasporto container, grandi e piccole, di stipulare intese commerciali fra loro, i cosiddetti consorzi, senza essere assoggettate all'obbligo di preventiva notifica all'Autorità Antitrust europea. L'esenzione in vigore dal 2009 è al vaglio della solita Dg Comp della danese Vestager, che ha dato un primo sì alla proroga fino al 2024. Si tratta di una autorizzazione per i grandi armatori di fare "cartello". "L'intento originario era sano", spiega il dg di Confetra Russo, "prima si chiamavano Conference, cancellate nel 2010, e dovevano fare in modo che non viaggiassero tante navi a mezzo carico, ma meno navi a pieno carico. È sacrosanto il tema di razionalizzazione dei costi e di sostenibilità ambientale del trasporto marittimo". Col tempo però alcune di queste imprese sono diventate colossi del mare. Secondo i dati della società di consulenza Mds Transmodal, quasi il 90% della capacità mondiale di navi portacontainer è in mano alle prime dieci compagnie al mondo. Per l'International Transport Forum dell'Ocse, le tre grandi alleanze fra armatori (2M, Ocean e The Alliance), rappresentano circa l'80% del traffico container mondiale. Il regolamento Ue consente alle compagnie con quota di mercato combinata inferiore al 30% di condividere i servizi di trasporto tramite specifici accordi commerciali.

Per quanto mossi da nobili intenti, i consorzi hanno innescato una serie di effetti distorsivi nel mercato logistico: offerta commerciale meno differenziata, meno toccate e in meno scali per effetto del gigantismo navale, tariffe sempre più strozzate per i fornitori di servizi logistici inland e costi infrastrutturali a carico della collettività. Per questo la Commissione Ue viene invitata da più parti, in primis spedizionieri come Clecat e il Global Shippers Council e dai terminal operator riuniti in FEPOR, a valutare se prorogare o meno l'esenzione Ber. Tuttavia ora le mire degli armatori sono rivolte ad altro, dal momento che il consolidamento dei consorzi ha già dispiegato tutti i benefici in termini di taglio dei costi per le grandi compagnie. Il problema ora è un altro, e non va sottovalutato: "Questi cartelli hanno acquisito sempre maggior potere: da veri oligopoli hanno invaso l'intera supplychain logistica, non solo marittima ma pure terrestre, e ora rischiano di mettere fuori mercato gli operatori della filiera", avverte Russo. "Sia chiaro, nessuno può o vuole loro impedire di fare impresa logistica inland, ma servono garanzie chiare e trasparenza affinché la competizione sia ad armi pari e le regole uguali per tutti".

Le tre più grandi compagnie di navigazioni al mondo sono la danese Maersk, la svizzera Msc e la francese Cma Cgm. Quest'ultima ha di recente fornito un esempio di quanto raccontato da Russo: il terzo armatore al mondo ha formalizzato a dicembre la cessione delle proprie quote azionarie detenute in 10 terminal portuali a Terminal Link, la joint-venture costituita nel 2013 dalla stessa Cma Cgm al 51% e da China Merchants Port al 49%. La cessione è apertamente volta a raccogliere i due miliardi necessari a sostenere l'acquisizione di Ceva Logistics, uno dei colossi internazionali della logistica.

Dallo scorso anno ha iniziato poi ad operare MedlogItalia, la nuova società dell'armatore ginevrino Msc nata per entrare nel mercato della logistica terrestre. L'oggetto sociale della controllata Msc è infatti "attività di operatore di logistica multimodale, spedizioniere, vettore intermodale, gestione di magazzini e depositi, attività legale al trasporto import/export di merce e/o qualunque altra attività ausiliaria in relazione al trasporto merci".

Ora le tante aziende della filiera temono che questi colossi possano far terreno bruciato. E con la tassazione dei porti, le cose potrebbero complicarsi: "D'altro canto, una volta tassate, le stesse autorità portuali potrebbero prima trasformarsi in Spa, quindi aprirsi ai privati: perché scontare gli effetti negativi dell'essere visti come soggetti di mercato, come il pagare le tasse, e non godere di quelli positivi, come la possibilità di macinare utili? Per questo la questione della tassazione può diventare il grimaldello per le privatizzazioni dei porti. E non è da escludere che possano interessarsi anche i grandi gruppi stranieri", conclude Russo.

06/02/20 14:56

Logistica

Confetra deposita osservazioni a UE su tassazione portuale

L'Associazione ha risposto alla consultazione – indagine promossa dalla Commissione Europea sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale



Luca Becce, Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra

== CONFETRA INFORMA ==

L'orientamento della DG Competition della Commissione UE in merito alla tassazione dei porti italiani è incomprensibile per Confetra che da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad Assoport, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti.

“Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l'infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG COMP” afferma Luca Becce, Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra.

“Le AdSP sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le AdSP alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al Porto di Rotterdam” ha concluso Luca Becce.

Porti

Roma
06 Febbraio 2020

Confetra, incomprensibile tassare i porti

Le osservazioni alle richieste avanzate dall'Unione Europea



06 Febbraio 2020 - Roma - L'orientamento della DG Competition della Commissione UE in merito alla tassazione dei porti italiani è incomprensibile per Confetra che da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad Assoport, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti.

“Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l'infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG COMP” afferma Luca Becce, Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra.

“Le AdSP sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le AdSP alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al Porto di Rotterdam” ha concluso Luca Becce. [P](#)

© copyright Porto Ravenna News

PORTI

Tassazione AdSp: Confetra sulla consultazione Ue

Becce: "Infondate le valutazioni effettuate dalla Dg Competition"



Publicato 29 secondi fa il giorno 6 Febbraio 2020

Da **Giulia Sarti**



ROMA – **Confetra**, rispondendo alla consultazione-indagine promossa dalla Ue sulla **tassazione delle AdSp**, afferma che l'orientamento della DG Competition è "incomprensibile".



La confederazione da due anni, congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo e ad **Assoporti**, si sta battendo contro questa posizione "evidentemente fondata su presupposti scorretti".



"Auspichiamo -afferma **Luca Becce**, presidente di **Assiterminal** e coordinatore della Commissione porti di Confetra- una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta **l'infondatezza delle valutazioni** effettuate dalla Dg Competition".

"Le AdSp sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. **La pretesa di considerare le AdSp alla stregua di imprese private**, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente **errata**. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna, oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione, dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione".

Becce ricorda come il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si sia già espresso sulla materia e anche la Lega stia seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles.

"Mi pare -conclude Becce- vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al porto di Rotterdam".

20-02-06

Tassazione dei porti, Confetra: "Incomprensibile l'orientamento della Commissione Ue"

“Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l’infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG Comp”

Genova - "L’orientamento della DG Competition della Commissione Ue in merito alla tassazione dei porti italiani è incomprensibile per Confetra che da due anni, **congiuntamente a parte rilevante del cluster marittimo** e ad Assoport, si sta battendo contro questa posizione evidentemente fondata su presupposti scorretti": lo si legge in una nota.

“Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione, e nel documento di Osservazioni che il Sistema Confederale ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l’infondatezza delle valutazioni effettuate dalla DG Comp” afferma **Luca Becce, presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti di Confetra**. “Le AdSP sono enti pubblici non economici cui la legge n. 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le AdSP alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell’imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così come è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch’essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l’atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta **attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al porto di Rotterdam**” ha concluso Luca Becce.

20-02-06

Tasse ai porti, per Confetra richieste Ue "incomprensibili"

La confederazione della logistica italiana ha inviato a Bruxelles osservazioni per giustificare l'infondatezza di una fiscalità per le Autorità di sistema portuale

«Auspichiamo una revisione degli orientamenti assunti dalla Commissione Ue, e nelle osservazioni che Confetra ha inoltrato a Bruxelles si evidenzia ancora una volta l'infondatezza delle valutazioni effettuate dalla Dg Competition». Lo afferma **Luca Becce**, presidente di Assiterminal e coordinatore della Commissione Porti di Confetra. La questione è quella della procedura europea, avviata un anno fa per l'Italia di includere l'ente pubblico non economico Autorità di sistema portuale nella tassazione di Stato. La procedura è diventata un'indagine [a novembre scorso](#), dopo il mancato adeguamento dell'Italia alle richieste di Bruxelles, ed è all'interno di una revisione più ampia del sistema fiscale portuale europeo che interessa da diversi anni tutti gli Stati membri. L'obiettivo è creare un contesto uniforme che dia maggiore competitività all'intero sistema cercando di uniformare l'erario di tutti i porti europei.

Per Confetra, come già ribadito altre volte, la richiesta di Bruxelles è incomprensibile. Secondo Becce «le AdSP sono enti pubblici non economici cui la legge 84/94 ha assegnato poteri di regolazione e controllo precludendo loro lo svolgimento di attività economiche effettivamente svolte dalle varie imprese portuali. La pretesa di considerare le AdSP alla stregua di imprese private, assoggettandole al pagamento dell'imposta sulle società, è sostanzialmente errata. Così com'è una chiara forzatura da parte della Commissione equiparare il modello di organizzazione della governance del sistema portuale italiano con quello di altri paesi europei come Belgio, Francia, Olanda e Spagna - oggetto anch'essi dei provvedimenti della Commissione - dove effettivamente le autorità portuali non solo gestiscono i porti ma prestano anche servizi portuali dietro remunerazione. Il Parlamento, con due Risoluzioni di Italia Viva e PD, si è già espresso sulla materia. Anche la Lega sta seguendo il tema, sia a Roma che a Bruxelles. Mi pare vi sia unanime sensibilità politica che auspichiamo sia condivisa anche dal Governo. Piuttosto chiediamo alla Commissione di attenzionare l'atteggiamento austriaco sulla transitabilità dei Valichi al Brennero e quello olandese sulla piena e corretta attuazione del Codice Doganale Unionale sulle merci in transito al Porto di Rotterdam».

20-02-10

Confetra Sicilia, incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Nicosia: va affrontato il tema della programmazione degli investimenti sulle infrastrutture e la nuova programmazione comunitaria

inforMARE -

Venerdì il presidente di Confetra Sicilia, Mauro Nicosia, ha incontrato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega. «La Sicilia - ha sottolineato Nicosia in occasione della riunione - è un asset strategico per il Paese e deve poter affermare la sua centralità negli scenari di sviluppo euromediterranei. Non più un ostacolo da aggirare, ma un polo di attrazione degli investimenti. Questa è la prospettiva da perseguire».

«La semplificazione, si è discusso - ha aggiunto Nicosia - è il più incisivo strumento da mettere in campo per rendere le ZES una concreta prospettiva di sviluppo. Ma va affrontato il tema della programmazione degli investimenti sulle infrastrutture e la nuova programmazione comunitaria. Gli investimenti cinesi in Africa impongono di guardare allo scenario mediterraneo come a un nuovo crocevia di scambi sull'asse sud-nord e la Sicilia e il sistema portuale dello Stretto devono saperne interpretare gli sviluppi futuri. Senza un'attenta lucida analisi delle prospettive di sviluppo dei mercati emergenti africani che guidi verso una razionale scelta degli investimenti infrastrutturali - ha concluso il presidente di Confetra Sicilia - si corre il rischio di rimanere, ancora una volta, tagliati fuori dalle opportunità che questi determineranno nel futuro».

12/02/20 09:21

Porti

È scattato da Napoli il 'road show' della rinnovata Assiterminal, alla ricerca di conforto e identità

Il 'new deal' dell'associazione nazionale dei terminalisti portuali parte da una inedita tornata di seminari tecnici che proseguirà a Roma, Bologna e Genova, sino alla prossima primavera



Napoli - È scattato 'sotto il Vesuvio' con l'incontro intitolato 'Legge Finanziaria, Innovazione e Portualità' l'intenso road show programmato da Assiterminal in questo primo scorcio di 2020.

Un'inedita tornata di seminari tecnici organizzati dalla maggiore associazione nazionale dei terminalisti portuali che – dopo l'esordio, convincente, in quel di Napoli - proseguirà a Roma (due volte) e a Bologna nel giro dei prossimi due mesi, prima del 'gran finale' a Genova.

L'iniziativa fa parte di un complesso di azioni elaborate di concerto dall'ormai ex Direttore Generale, il decano della categoria Luigi Robba - che comunque 'vigila' ancora su Assiterminal con un ruolo consulenziale di riferimento - e del suo successore, il nuovo Direttore Generale Alessandro Ferrari, il quale ha fortemente voluto portare avanti un progetto di ammodernamento a 360°.

La 'strana coppia' al timone, che combina ottimamente la collaudata esperienza del 'grande saggio' delle banchine e la verve del suo dinamico epigono, sta portando avanti un complessivo processo di svecchiamento delle idee e dei ranghi dell'associazione, da poco dotata anche di un nuovo sito web molto più accattivante e funzionale alle necessità poste come priorità associative.

"Nell'ottica di rendere più efficace, pluralista e compositiva la promozione delle opportunità, del contesto, delle problematiche e delle potenzialità delle aziende che operano nella portualità italiana, protagoniste della crescita e sostenibilità del sistema logistico del Paese, abbiamo avviato, in parallelo alla costante e consolidata azione istituzionale, una stagione di iniziative con l'obiettivo di rendere più incisiva la nostra azione, richiamando il cluster a percorrere e affrontare insieme i molteplici temi di comune interesse" spiega Ferrari, lanciando al contempo un monito sincero: "la parcellizzazione delle istanze non aiuta, la capacità di sintesi e di fare sistema sì!"

Partendo dal 'rebranding' – la rivisitazione del logo vuole comunicare una nuova 'brand identity', in linea con il percorso e la storia associativa, promuovendo l'attuale piano di azione– il nuovo nocchiero punta a riproporre Assiterminal come interlocutore preferenziale di tutte le realtà imprenditoriali della portualità italiana, siano esse terminalisti, siano imprese

portuali (quindi concessionari di terminal e/o imprese autorizzate a svolgere operazioni e/o servizi portuali) in un contesto sempre più globalizzato del fare azienda, attraverso compagini azionarie nazionali e internazionali.

“La portualità è l’insieme dei Terminal e Port Operators, dei lavoratori, delle Istituzioni e delle comunità cittadine all’interno delle quali i porti insistono; è una collettività che vede linee di navigazione, agenti marittimi, spedizionieri, aziende multimodali e liberi professionisti interagire e impegnarsi nell’intercettare e sviluppare traffici per migliorare il trasporto sempre più sostenibile di beni e persone (consumatori e utenti) funzionali alla crescita e al benessere del Paese” spiega ancora l’ex manager di GNV; un’esperienza – quella svolta nella compagnia di navigazione fondata da Aldo Grimaldi nel 1991 e da un decennio abbondante diventata parte della galassia MSC-Aponte – che mette a fattor comune nella sua nuova posizione.

“Vogliamo uscire allo scoperto, presentare l’organizzazione, le persone, le attività, aprire una finestra per i contributi che liberi professionisti e associazioni di categoria vorranno fornire per alimentare la conoscenza nella complessità del nostro settore. Il tutto senza trascurare la formazione dei nostri collaboratori, cosicché offriamo un apposito servizio di prodotti di e-learning che si amplierà sempre più di contenuti e opportunità di approfondimento. In sintesi, proporre un insieme di attività di servizi funzionali ad accrescere la competitività delle aziende associate”.

In questo quadro, nella autentica capitale italiana dello shipping, si è avviato il road show 2020; una serie di workshop realizzati in partnership con aziende e professionisti di reputazione nazionale per focalizzare argomenti e tematiche utili al management delle aziende, aperti a tutti coloro che vogliono fruire degli spunti e dei contenuti, condividere i temi di gestione del business, aprire il confronto.

Il ‘new deal’ di Assiterminal, che punta in sostanza ad uscire dall’autoreferenzialità, ha dunque preso le mosse presso la blasonata Stazione Marittima di Napoli, alle prese coi ‘lavori in corso’.

Infatti lo storico edificio realizzato nel 1936 è attualmente in piena ‘bagarre cosmetica’; nel più grande terminal crociere d’Italia si stanno installando 4 lunghe scale mobili per accedere al ‘piano nobile’, quello dell’imbarco dei passeggeri, ed è ormai in via di completamento l’inedito complesso alberghiero dello Smart Hotel, primo assoluto realizzato in un terminal crociere italiano.

Questo ideale trampolino di lancio napoletano - location baricentrica per una cospicua parte delle aziende associate - è stato scelto per avviare la serie di incontri tecnici; il road show appena cominciato a Napoli proseguirà a spron battuto a Roma già la prossima settimana, quindi andrà in scena a Bologna a fine marzo, e poi ancora a Roma con ultimo appuntamento in calendario il 22 aprile, prima di una tappa conclusiva a Genova.

In sala non più di una ventina di esponenti dei terminal nostrani, fra cui spiccavano alcune presenze di rilievo: Erik Klingenberg (Magazzini Generali Napoli), Roberto Bucci (Terminal Flavio Gioia Napoli), Paolo Dello Iacono (Porto di Carrara), Umberto Masucci (F2i, il fondo di investimenti che detiene il controllo dei terminal di Marina di Carrara, Chioggia e Porto Marghera), Mauro Nicosia (EST Catania), Tomaso Cognolato (Stazione Marittima Terminal Napoli). E inoltre funzionari di Grimaldi, ACT Ancona, Med Offshore, Confitarma e il Presidente del Propeller Club di Salerno Alfonso Mignone.

Non si è invece palesato il possibile – ma era onestamente improbabile – atteso confronto ‘vis a vis’ tra i vertici assoluti di Assiterminal: né il Presidente Luca Becce né il VicePresidente Pasquale Legora De Feo – che pure da partenopeo avrebbe ‘giocato in casa’ – da tempo ormai divisi da un solco che appare difficilmente colmabile, hanno potuto partecipare, trattenuti dai rispettivi impegni aziendali.

“Il cluster è uscito con le ossa rotte dall’ultima Legge Finanziaria” ha detto Ferrari introducendo il workshop, articolato in tre parti, la prima delle quali affidata ai fiscalisti di Studio Tributario e Societario STS Deloitte.

Sviluppando il tema ‘Gli impatti della Finanziaria sul fare impresa portuale’, Giovanni De Luca e Ranieri Villa - assistiti a distanza dal collega genovese Stefano Basso - hanno lungamente dissertato su alcune delle tematiche più ‘scottanti’ del provvedimento legislativo: le ritenute e il contratto di appalto e subappalto; l’addizionale IRES sui redditi da attività in concessione; le variazioni sul credito d’imposta per investimenti in beni strumentali.

Non poteva resistere alla tentazione viscerale di tutelare la categoria che ha ufficialmente rappresentato sino a poco tempo fa Luigi Robba. “Questa norma è nata male; come spesso capita, è stata concepita per recuperare denari sottratti all'erario dall'evasione fiscale. Non a caso sono scese in campo anche le istituzioni confederali per chiedere, e forse ottenere, deroga all'applicazione tout court. Speriamo che questo sforzo sia propedeutico ad una revisione, grazie anche al contributo di Deloitte a far ripensare l'Agenzia delle Entrate - che spesso non ragiona - ed accantonare la norma”.

Una delle incongruenze più paradossali è il fatto che l'addizionale IRES sui redditi da attività in concessione alla lettera sia finalizzata al miglioramento della rete infrastrutturale dei trasporti.

Anche il biasimo di Umberto Masucci è stato secco: “Pare una norma punitiva di noi terminalisti che siamo equiparati ai concessionari autostradali; ma i nostri EBITDA sono di ben altro tenore...”

Gli ha fatto eco un altro operatore partenopeo. “Un problema collaterale, che denota quanto tale misura sia illogica, è identificare quali parti del reddito si debbano imputare come imponibile alla norma per società che hanno attività miste di terminalista e spedizioniere” affermava Klingenberg, che peraltro non ha mancato di stigmatizzare una esagerata parcellizzazione della categoria: “in una Italia spesso divisa in fazioni, noi terminalisti riusciamo nella bella impresa di essere rappresentati in ben quattro diverse associazioni, decisamente troppe”.

La seconda parte del seminario è stata interamente appannaggio di Luca Abatello, col compito di trattare la 'Innovazione e Digitalizzazione 4.0 nella supply chain'. Il presidente di Circle Group ha ravvisato “un deciso cambio di passo nella logistica intermodale tra banchina e inland terminal; il famoso ultimo miglio oggi è al centro dell'attenzione degli operatori, più proni a scambiarsi dati in forma digitale”. Esempio il modello di Trieste dove la società presieduta dal consulente IT ha già lavorato con successo, ed anche quello di La Spezia, da applicare al porto di Genova, dove peraltro qualcosa si sta già muovendo. “Questo è uno dei tasselli che, nell'ottica di sistema, diventa imprescindibile ai fini della competitività non soltanto dei terminal e del porto ma anche dell'intera economia del Paese nella misura in cui i costi del trasporto e della logistica ed un armonioso flusso di interscambio commerciale incidono in maniera decisiva” ha concluso Abatello.

Per l'avvocato Davide Maresca, rappresentante di seconda generazione dello Studio Legale Maresca & Partners, cui è stato affidato il terzo tempo della kermesse partenopea col titolo ‘Le concessioni portuali tra demanio e servizi’, “esiste un clamoroso equivoco di fondo sul termine concessioni; fra porti e strade infatti non c'è alcun nesso o quasi, eppure le due fattispecie sono state equiparate. La principale differenza risiede nell'oggetto della concessione; in una concessione di servizi, come quelli sulla strada, il concessionario è temporaneamente proprietario delle infrastrutture, mentre nei terminal spetta allo Stato, logicamente, il compito di investire. E non si tratta solo di una confusione semantica, seppure palese, tanto che la Direttiva dell'UE chiaramente esclude le concessioni portuali da un certo novero di applicazioni”.

Come corollario, non si doveva fare una gara per assegnare certe concessioni, secondo Maresca, che ha intravisto un pericolo imminente: “Si determina un effetto di trascinarsi del peccato originale! Difendere esageratamente un regime di 80 anni fa è sbagliato, ma una domanda ce la si dovrebbe fare: non è solo colpa della politica, ma anche gli imprenditori dovrebbero partecipare, perché il terminalismo è sempre più un'industria *capital intensive*, dunque il privato ha spazio e titolo per partecipare” annotava ancora il marittimista ‘figlio d'arte’, prima di terminare. “Siamo figli (*non delle stelle, ma quasi, nda*) di una incertezza complessiva. A Genova si investe tanto perché si è sotto l'ombrello dell'emergenza e grazie alla corsia privilegiata del commissario straordinario, forse più di quanto sarebbe legittimo in altre circostanze”.

La summa a chiosa dell'incontro non poteva che spettare al veterano di tante battaglie, l'immarcescibile Robba.

“In questa valle di lacrime è legittimo ipotizzare che alcuni terminalisti possano cercare spazio in altri paesi ben più digeribili. Nostro compito, anche attraverso lo strumento associativo, è quello di lanciare messaggi e fare cooperazione, cosa non nuova, già fatta in Assoporti (*dove Robba ha lungamente militato, nda*), del cui ruolo storico oggi lamentiamo una lentezza elefantica.

Guardando il panorama italiano, siamo in situazione non facile; come terminalisti siamo figura atipica così come lo sono le AdSP; siamo concessionari sui generis e concessori di demanio e dunque siamo stati colpiti da una ignobile tassa

come l'IMU che spetta ad altri.

Non abbiamo le armi del registro internazionale degli armatori, abbiamo bisogno di continui investimenti e non siamo bene compresi dalla pubblica amministrazione. Insomma, ci sentiamo, come categoria di operatori, estremamente vessati. Siamo all'anno zero!"

Angelo Scorza

Porto di Genova, il caos viabilità costa il 5% del traffico container

RAPPORTO OTI 2019

Le difficoltà di accesso rischiano di dirottare le spedizioni verso altri scali

Mondini: per le imprese gli ultimi crolli più dannosi della tragedia del Morandi

Raoul de Forcade
Marco Morino

Il caos viabilità che ha colpito la Liguria dopo il crollo del ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, sta compromettendo gravemente sia il sistema portuale ligure sia interi comparti economici del Nord Ovest, facendo lievitare i costi legati ai trasporti e alla logistica.

L'allarme è contenuto nell'edizione 2019 del rapporto Oti, l'osservatorio sulle infrastrutture del Nord Ovest a cura delle tre maggiori associazioni territoriali di Confindustria della macroarea: Assolombarda, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova.

Il 2019 è stato infatti caratterizzato dal crollo di un altro viadotto sulla A6 Savona-Torino e da pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure per accertati problemi di staticità. In particolare, il settore dei trasporti eccezionali è praticamente paralizzato a causa dell'impossibilità di accedere ai porti liguri e ai valichi alpini del Nord Ovest attraverso l'attuale rete stradale e autostradale.

«Il 2019 si conferma un anno di sofferenza per le infrastrutture, basti pensare che l'80% dei progetti monitorati dal rapporto Oti Nord Ovest nell'anno appena trascorso non ha fatto passi in avanti - commenta Stefano Venturi, vicepresidente di Assolombarda con delega alla competitività territoriale -. La ragione va ricercata sia nel mancato finanziamento di molti cantieri, sia nell'aggravarsi di criticità legate alla complessità delle procedure, alla lentezza degli enti decisionali e, in alcuni casi, al persistere di veti politici. Purtroppo - continua Venturi - anche nel 2019 si registra il fallimento di importanti imprese appaltatrici,

con la conseguente necessità di riassegnazione dei lavori».

Porti liguri a rischio

Gli eventi di fine novembre, si legge nel rapporto, che hanno determinato le chiusure e le successive riaperture a singhiozzo delle autostrade A6 Savona-Torino e A26 Voltri-Gravellona Toce - peraltro con limitazioni di corsie e di portata - hanno avuto gravi ripercussioni sull'intero tessuto economico ligure e sulle attività portuali in particolare. A questi peraltro si debbono aggiungere le pesanti limitazioni sulla A7 Genova-Serravalle, interessata in più tratti da lavori che ne consentono il transito in una sola corsia per senso di marcia.

Le limitazioni di sagoma e massa che interessano le autostrade liguri in diversi tratti hanno di fatto precluso la possibilità di effettuare trasporti eccezionali sulla rete autostradale ligure con pesanti ripercussioni sui traffici degli scali liguri ai quali detti trasporti erano diretti. Sebbene le previsioni ricavate dai piani di impresa a suo tempo presentati dalle imprese terminaliste indichino uno sviluppo dei traffici portuali per i prossimi tre anni del +3,9%, vi è il concreto rischio che la fragilità del sistema viario ligure e le oggettive difficoltà di raggiungere i porti liguri inducano gli armatori e i rappresentanti della merce a spostare i traffici verso altri scali.

Nel caso del porto di Genova, gli effetti negativi conseguenti al crollo del ponte Morandi si sono registrati, come da previsioni, anche nel 2019. Sebbene le nuove arterie al servizio del porto e della città aperte nel corso del 2018 (ossia le strade "La Superba" e "Guido Rossa") siano riuscite a limitare in parte i danni causati dalle gravi carenze infrastrutturali del territorio, l'ingilizabilità del ponte ha comportato disagi e congestionamenti sulla viabilità urbana e quella portuale. Spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto (spedizionieri genovesi): «Con questa situazione autostradale, sommata all'onda lunga del crollo del Morandi e nell'attuale congiuntura europea e nazionale non favorevole, il porto di Genova rischia di perdere tra il 4 e il 5% del suo traffico contenitori. Intanto, per le condizioni delle infrastrutture viarie

APPRODATA IN BANCHINA LA PORTACONTAINER MAERSK KOTKA



Operativo il nuovo terminal di Vado

Diventa operativo il nuovo terminal container di Vado Gateway (Savona), la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da Apm Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese Apm Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. A Vado è approdata ieri la M/V Maersk Kotka

(portacontainer con una capacità di oltre 6.400 Teu, nella foto), prima delle sette navi della linea marittima ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India. Dopo il servizio ME2 è previsto per l'inizio di marzo l'arrivo anche del servizio MMX, la seconda linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo col Canada

si è già azzerato il project cargo (cioè i trasporti eccezionali via nave, ndr)».

Anche il porto di Savona-Vado ha risentito negativamente delle gravi criticità che hanno interessato le autostrade liguri ed in particolare del crollo del viadotto sulla A6 Savona-Torino avvenuto il 24 novembre. La tratta Savona-Altare risulta a oggi transitabile su una sola corsia per senso di marcia. Peraltro tale tratta autostradale è interessata da frequenti provvedimenti di chiusura totale della circolazione in occasione della diramazione di allerte meteo "rosse" da parte delle autorità competenti alla luce del possibile ripetersi di eventi frastuonosi che possano pregiudicare la staticità dei piloni.

Le imprese di Genova

«Nel mondo dell'autotrasporto sembra pesare più quello che è accaduto sulle infrastrutture autostradali liguri, a novembre e dicembre del 2019, che non gli effetti del crollo del viadotto Morandi». A sottolinearlo è il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, presentando i risultati dell'analisi congiunturale sull'economia genovese del secondo semestre 2019. Analisi che mostra una situazione di resilienza del territorio con caratteristica navale e hi-tech che vanno bene, così come traffico marittimo, crocieristico e merci, nonché il turismo, che sale a livelli pre-Morandi. Meno bene invece metalmeccanica, impiantistica, chimica e plastica. «Sicuramente - afferma Mondini -

ci sono imprese che subiscono disagio dalla situazione delle strade. Non possiamo ancora essere certi che si tramutino in perdite tendenziali e che si consolidino, ma sicuramente molti oggi devono fare mezzi miracoli per evadere gli ordini nei tempi giusti e ricevere materiale come si deve. Soprattutto gli autotrasportatori stanno denunciando questo problema, che andrà gestito. Non a caso sono state create task force, già attive, alle quali partecipano istituzioni e associazioni di categoria, noi compresi, proprio per prevenire e pianificare al meglio. Perché è innegabile che ci aspettino ancora mesi e mesi, che poi si traducono in anni, di cantieri aperti su tutte le vie di accesso a Genova».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Produzione industriale -1,3% nel 2019, dato peggiore da 6 anni

Stime Istat su un settore in "recessione". Dicembre nero, flessioni rilevanti sia rispetto a novembre (-2,7%), sia rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (-4,3)

Sul tavolo del Governo che si interroga come evitare un contagio economico dal coronavirus e si preoccupa per un andamento stagnante del Pil arrivano dati Istat sulla produzione industriale che allarmano.

Nell'intero 2019 la produzione industriale è tornata a scendere dopo cinque anni. Istat stima un calo dell'1,3% in media rispetto al 2018, quando si era registrata una crescita dello 0,6%. Si tratta della prima diminuzione dal 2014 e di quella più ampia dal 2013, quindi da sei anni.

Dicembre nero. La produzione industriale nell'ultimo mese dell'anno scende del 2,7% rispetto a novembre, segnando il calo più forte da gennaio del 2018. L'Istat aggiunge che su base annua si registra una diminuzione del 4,3% (dato corretto per gli effetti di calendario). Il dato annuo risulta in flessione anche in termini grezzi ma la contrazione diventa meno ampia (-1,3%).

Nel quarto trimestre del 2019 la produzione industriale scende in termini congiunturali dell'1,4%. Si tratta del calo più forte dal quarto trimestre del 2012. Inoltre la flessione segue quelle del secondo e del terzo trimestre. Applicando gli standard del Pil alla produzione industriale si potrebbe dire che il settore sta attraversando una fase di 'recessione'.

La produzione industriale nel comparto degli autoveicoli nel 2019 segna un ribasso annuo del 13,9%. Si tratta del ribasso più forte dal 2012. Guardando all'ultimo mese del 2019, dicembre, si registra una diminuzione tendenziale dell'8,6%.

Il ribasso congiunturale segue la crescita zero di novembre. Su base annua, invece, tutti i mesi del 2019 sono stati archiviati con il segno meno tranne febbraio. Guardando alla dinamica tendenziale, al netto degli effetti di calendario, a dicembre si registrano "accentuate" diminuzioni per i beni intermedi (-6,6%), l'energia (-6,0%) e i beni strumentali (-4,7%). Il calo "più contenuto" - fa sapere sempre l'Istat - si osserva per i beni di consumo (-0,8%). Nella media del 2019 invece la flessione è stata più marcata per i beni intermedi (-2,8%), meno forte è stata quella rilevata per i beni strumentali (-1,9%). Un lieve incremento ha caratterizzato la produzione di beni di consumo (+0,3%) e di energia (+0,4%).

L'Upb taglia le stime per quest'anno. Dopo la brusca frenata di fine 2019, la crescita dell'economia "è destinata a restare modesta" con un Pil stimato a +0,2% nel 2020 (0,1% al netto della correzione per i giorni lavorativi) e contro il +0,6% stimato dal governo. Lo afferma l'Ufficio parlamentare di bilancio nell'ultima nota congiunturale. Nel primo trimestre il Pil "non recupererebbe il netto calo del periodo precedente. L'attività economica riprenderebbe vigore nei trimestri successivi, sostenuta dal lento recupero della domanda interna; l'apporto del commercio estero sarebbe invece molto modesto".

Assoportri: “Aiuti di Stato, ecco perché l’Ue sbaglia”

Roma – “Si deve preliminarmente rilevare che la lettera di avvio del procedimento inviata dalla **Commissione Ue** alla Repubblica italiana e l’invito a presentare osservazioni contengono **molteplici inesattezze** riguardanti il regime dei porti e dei servizi ed attività portuali vigente in **Italia**. L’erronea ricostruzione svolta dai servizi della Commissione incide, falsandola, sulla configurazione dell’esenzione dall’imposta sulle società, di cui godono le **Autorità di Sistema Portuale italiane** (AdSP), quale aiuto di stato”.

E’ l’incipit della lettera inviata oggi da **Assoportri, l’associazione dei porti italiani**, alla **DG Competition Ue** con cui identifica in dettaglio “i profili di erroneità nella ricostruzione del regime portuale italiano”, contenuti nelle osservazioni di **Bruxelles** che sono alla base dell’indagine per aiuti di Stato contro l’**Italia**.

Confetra: “No a un governo curatore fallimentare

Genova – “Aspettiamo da quasi due anni la conclusione dell’ormai famigerato **dossier autostrade**. Praticamente non sappiamo chi e come gestirà il patrimonio infrastrutturale che garantisce l’accessibilità del primo porto d’Italia. Ma non sappiamo neanche quale assetto concessorio e produttivo avrà lo scalo, considerate le decisive procedure in corso di svolgimento ormai da mesi presso l’**AdSP** ed il **Mit**. E meno che mai abbiamo capito cosa voglia fare il governo della **Pln** e dei suoi protagonisti (non) realizzatori. Per non parlare dei tempi dei controlli e delle verifiche sulle merci, giunti ormai ad un livello tale da compromettere ogni residua competitività dei nostri **hub regionali**. Ora basta”.

E’ la denuncia di **Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria**, che parla a nome di tutti gli operatori della filiera logistica aderente a **Confetra**. Rincarà la dose **Ivano Russo, dg della confederazione**: “Nonostante vi siano anche luci – penso alla recente partenza di Vado, alla realizzazione del doppio binario a **Voltri**, alla costituzione del centro unico controlli nel **retroporto di Spezia** – i deficit infrastrutturali e le inefficienze ormai strutturali rischiano di trascinare fuori mercato l’intero sistema logistico regionale. Che è poi, insieme all’area logistica milanese, l’hub italiano dell’import/export. Continuiamo a tenere, a Roma, riunioni su riunioni e tavoli su tavoli, presso il **Mit**, il **ministero della Salute**, tutti i livelli istituzionali ed amministrativi coinvolti nella **governance della portualità e della logistica**. Ma il tema proprio non riesce ad entrare centralmente nell’agenda di governo. Settimane a discutere di ‘lodo prescrizione’ o dell’esito politico del voto in Emilia, invece di destinare ogni energia a capire come tirar fuori il Paese dalla stagnazione del Pil e dalla recessione industriale”.

Logistica

Dal direttivo Confetra Liguria no ad un Governo curatore fallimentare del paese



= CONFETRA INFORMA ==

È la denuncia del Presidente Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria: "Aspettiamo da quasi due anni la conclusione dell'ormai famigerato dossier autostrade. Praticamente non sappiamo chi e come gestirà il patrimonio infrastrutturale che garantisce l'accessibilità del primo Porto d'Italia. Ma non sappiamo neanche quale assetto concessorio e produttivo avrà lo Scalo, considerate le decisive procedure in corso di svolgimento ormai da mesi presso l'AdSP ed il MIT. E meno che mai abbiamo capito cosa voglia fare il Governo della PLN e dei suoi protagonisti (non) realizzatori. Per non parlare dei tempi dei controlli e delle verifiche sulle

merci, giunti ormai ad un livello tale da compromettere ogni residua competitività dei nostri hub regionali. Ora basta" è la denuncia di tutti gli operatori della filiera logistica aderente a Confetra. Ha aggiunto Ivano Russo, DG della Confederazione e presente all'incontro: "Nonostante vi siano anche luci - penso alla recente partenza di Vado, alla realizzazione del doppio binario a Voltri, alla costituzione del centro unico controlli nel retroporto di Spezia - i deficit infrastrutturali e le inefficienze ormai strutturali rischiano di trascinare fuori mercato l'intero sistema logistico regionale. Che è poi, insieme all'area logistica milanese, l'hub italiano dell'import / export. Continuiamo a tenere, a Roma, riunioni su riunioni e tavoli su tavoli, presso il MIT, il Ministero della Salute, tutti i livelli istituzionali ed amministrativi coinvolti nella governance della portualità e della logistica. Ma il tema proprio non riesce ad entrare centralmente nell'agenda di Governo. Settimane a discutere di "lodo prescrizione" o dell'esito politico del voto in Emilia, invece di destinare ogni energia a capire come tirar fuori il Paese dalla stagnazione del Pil e dalla recessione industriale".

PORTI

Il futuro di Venezia e Chioggia passa dal porto

Intervento di Pino Musolino al convegno tenutosi nel capoluogo lagunare



Publicato 4 ore fa il giorno 13 Febbraio 2020

Da Redazione



VENEZIA – “Il futuro della Città-porto passa inevitabilmente per lo sviluppo delle attività degli scali di Venezia e di Chioggia”. Così ha esordito il presidente della [AdSp del mare Adriatico settentrionale](#) Pino Musolino intervenendo al convegno “E se rovesciamo Venezia?”.

Il ripristino dei pescaggi dei canali portuali, come da Piano regolatore portuale vigente, tema sul quale peraltro l’attenzione dell’AdSp è stata massima fin dal 2017, è un elemento necessario ma non sufficiente a garantire il futuro di Venezia e dei veneziani. Occorre dare seguito ai progetti già approvati per individuare e poter usare i siti di conferimento e sbloccare il nuovo Protocollo Fanghi, consentendo così all’AdSp di utilizzare le ingenti risorse già accantonate per procedere con i necessari dragaggi, va inteso come un primo passo verso la costruzione del porto del futuro.

E’ un primo passo per sostenere un tessuto produttivo, economico e occupazionale che può già contare su 1.260 aziende a Porto Marghera e 322 aziende a Chioggia, 21.175 addetti e un valore annuo di 6.6 miliardi di euro pari al 27% della ricchezza prodotta nel comune di Venezia e al 13% nell’ambito metropolitano.

Un impatto che, se valutato su scala nazionale, aumenta enormemente, dato che il sistema portuale veneto produce, in modo diretto, indiretto e attraverso l’indotto, 21 miliardi di euro all’anno e sostiene 92.284 posti di lavoro.

Andando oltre la fotografia attuale, ha continuato Musolino, è necessario tenere presente che il nuovo ruolo dei sistemi portuali è quello di hub territoriale primario, a condizione che vi si riscontrino almeno quattro elementi: l’integrazione di tutte le modalità di trasporto (terra, ferro, mare, fiume), la presenza di un complesso produttivo – industriale che soddisfi i bisogni di materie prime delle aree circostanti e in grado di avere infrastrutture capaci di attrarre traffici internazionali, la presenza di un centro logistico che offra servizi a valore aggiunto per e sulla merce e la presenza di attività turistiche e di intrattenimento che siano anche inserite in

sono tutti elementi nella piena disponibilità del sistema portuale veneto. È necessario dunque

Il futuro di Venezia e Chioggia passa dal porto

del mare Adriatico settentrionale tra le più dinamiche realtà nazionali per l'impiego e i volumi di finanziamenti europei e che si esplica nella costante collaborazione con i centri del sapere locali e internazionali.

Ed è sempre l'accelerazione su questo fronte che porterà alla realizzazione, proprio a Porto Marghera, di uno dei principali hub di stoccaggio e rifornimento di Lng, il carburante "verde" del prossimo futuro, con un esempio vincente di collaborazione pubblico-privato al servizio della sostenibilità.

Siamo convinti che, ha proseguito il presidente, al netto della necessità di garantire nel breve-medio termine al porto di Venezia l'accessibilità nautica mantenendo i canali di grande navigazione a quota PRP (ovvero -12 metri), si debba considerare nel lungo periodo anche l'ipotesi di traguardare il sistema portuale veneto su soluzioni innovative già delineate nel Piano operativo triennale 2018-2021.

Soluzioni in grado di reggersi sul mercato, funzionali alla creazione di posti di lavoro, ispirate, com'è nell'approccio storico della Serenissima, alla modernità, anche a idee e a progetti già realizzati in altre parti del mondo, che possono essere accolti e migliorati.

Peter De Langen – uno dei massimi esperti mondiali dello sviluppo strategico dei porti – definisce gli scali del futuro come "driver principali del cambiamento del modello economico rispetto alle possibilità di molte città portuali. I porti, ha concluso Musolino, parteciperanno in maniera crescente in tutti i settori alla vita economica dei propri territori e saranno sempre più coinvolti nella transizione alla economia circolare e indirizzati verso la crescita sostenibile. Liberare le energie per accompagnare questa transizione è nelle nostre possibilità e per farlo dobbiamo poter contare sul sostegno, ciascuno per propria competenza, di tutti gli attori, pubblici e privati, dal livello locale a quello regionale, nazionale ed europeo".

Anche il vicepresidente nazionale di Confcommercio e di Confrtrasporto Paolo Uggè, ha appoggiato l'iniziativa: "Fa piacere vedere che tutte le categorie economiche, non solo quelle che agiscono direttamente nello scalo veneziano, sono finalmente coinvolte in un grande progetto di rilancio della città, con la volontà di tracciare tutte assieme la rotta per una crescita complessiva non solo del capoluogo lagunare e del suo scalo portuale, ma di tutta l'economia, a partire da quella del mare".

All'evento era presente una nutrita delegazione di [Confetra](#) con i suoi vertici: Nicolini, Moretto, Savaro (presidente di Confetra Nord Ovest).

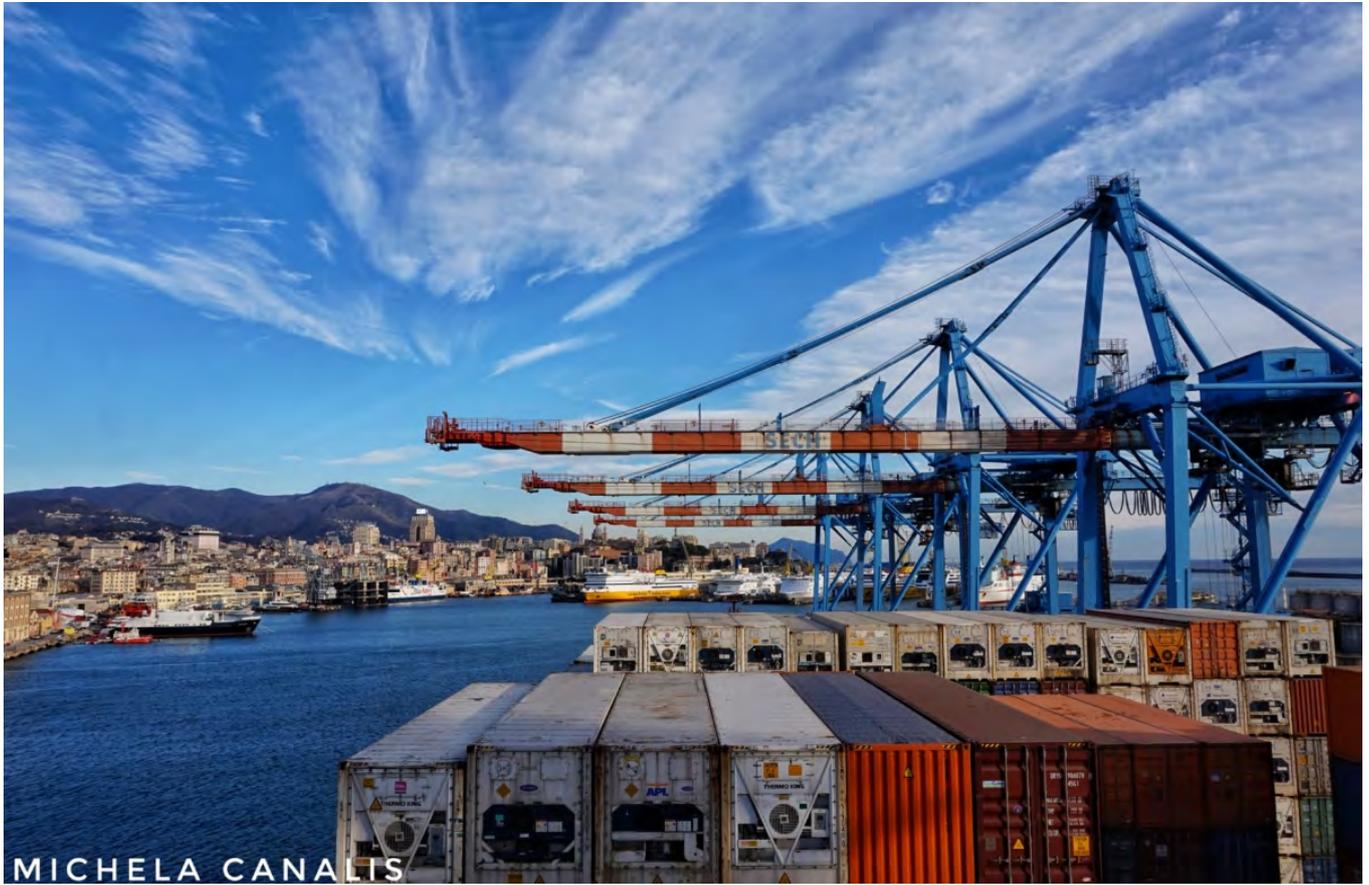
A margine dell'incontro il presidente **Guido Nicolini** ha detto al nostro quotidiano che "il Governo dovrebbe preoccuparsi meno dei risultati delle elezioni regionali ed in generale di dibattiti politici per prendere a cuore i problemi del Paese sopra tutto quelli che riguardano infrastrutture, trasporti e logistica".

20-02-13

Porto di Genova e non solo, Confetra Liguria striglia il governo

Genova - "No a un governo curatore fallimentare del Paese" è la denuncia di Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria: "Praticamente non sappiamo chi e come gestirà il patrimonio infrastrutturale che garantisce l'accessibilità del primo porto d'Italia"

Genova - "No a un governo curatore fallimentare del Paese" è la denuncia di Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria: "Aspettiamo da quasi due anni la conclusione dell'ormai famigerato *dossier* autostrade. Praticamente non sappiamo chi e come gestirà il patrimonio infrastrutturale che garantisce l'accessibilità del primo porto d'Italia. Ma non sappiamo neanche quale assetto concessorio e produttivo avrà lo scalo, considerate le decisive procedure in corso di svolgimento ormai da mesi presso l'Autorità di sistema portuale e ministero dei Trasporti. E meno che mai abbiamo capito cosa voglia fare il governo della piattaforma logistica nazionale e dei suoi protagonisti (non) realizzatori. Per non parlare dei tempi dei controlli e delle verifiche sulle merci, giunti ormai ad un livello tale da compromettere ogni residua competitività dei nostri hub regionali. Ora basta" è la denuncia di tutti gli operatori della filiera logistica aderente a Confetra. Aggiunge Ivano Russo, direttore generale della confederazione e presente all'incontro: "Nonostante vi siano anche luci - penso alla recente partenza di Vado Ligure, alla realizzazione del doppio binario a Pra', alla costituzione del centro unico controlli nel retroporto della Spezia - i deficit infrastrutturali e le inefficienze ormai strutturali rischiano di trascinare fuori mercato l'intero sistema logistico regionale. Che è poi, insieme all'area logistica milanese, lo snodo italiano delle importazioni e delle esportazioni. Continuiamo a tenere, a Roma, riunioni su riunioni e tavoli su tavoli, presso il Mit, il ministero della Salute, tutti i livelli istituzionali e amministrativi coinvolti nella governance della portualità e della logistica. Ma il tema proprio non riesce ad entrare centralmente nell'agenda di governo. Settimane a discutere di "lodo prescrizione" o dell'esito politico del voto in Emilia-Romagna, invece di destinare ogni energia a capire come tirar fuori il Paese dalla stagnazione del prodotto interno lordo e dalla recessione industriale".



13 Febbraio 2020 — Interviste
Colloquio con Ivano Russo

TORNA
SU

Su Psa-Sech prevalga il buon senso

di Marco Casale

«Non servono inutili ingessature, e non servono riforme organiche per rimuovere un vincolo ormai anacronistico. Il divieto di doppia concessione in porto, così com'è, rappresenta un freno allo sviluppo e agli investimenti».

Il direttore di [Confetra](#), Ivano Russo, entra nel vivo della vicenda Psa-Sech. Lo fa criticando la posizione assunta recentemente dal Governo e, in particolare, dal sottosegretario ai trasporti, Roberto Traversi, che ieri – al margine dell'incontro con i vertici dei due principali terminal del porto di Genova – aveva dichiarato di non voler intervenire sulla questione con un singolo emendamento ma con «una proposta più completa e organica».

Per Russo la discussione andrebbe «anzitutto spovincializzata anche se mi rendo conto che in Italia è difficile. Sulla vicenda Psa-Sech deciderà l'AdSP, come prevede la Legge, sulla scorta anche dell'esito delle verifiche sul Golden Power fatte da Palazzo Chigi e di altre eventuali osservazioni dell'Antitrust».

Poi c'è un tema più generale che vale la pena affrontare: «Io non sono a favore di una *deregulation* selvaggia. I porti sono però le linee di confine con il mondo, si

interfacciano quotidianamente con armatori e colossi di mercato, e hanno quindi bisogno di dinamicità e flessibilità, non di un vincolo autoimposto più di 25 anni fa quando in Italia la competizione era prettamente domestica».

Il Dg della Confederazione su questo punto è chiaro: «Le aziende che hanno avanzato istanza a Genova hanno diritto di avere dal Regolatore una risposta in tempi ragionevoli. Qualche settimana, al massimo qualche mese. Per aggiornare la legge 84/94 il Ministero Delrio ha impiegato due anni. Non credo che PSA e Sech possano permettersi di aspettare una nuova riforma per avere un riscontro in ordine alla loro istanza».

Nessun terminalista può permettersi di aspettare tanto: «In questi anni il comma 7 dell'art. 18 è stato sistematicamente eluso attraverso interpretazioni evolutive che hanno consentito ad alcuni terminalisti di operare uguali tipologie di volumi su due o più banchine all'interno dello stesso porto. Di casi del genere se ne contano una decina, a conferma che la norma è sostanzialmente superata dai fatti e dalle dinamiche di mercato».

Il precetto normativo, insomma, non è più attuale: «Credo sia una ~~inutile auto-~~

TORNA
SU

castrazione, così rigida e univocamente valida da Augusta a Trieste. Del resto si parla sempre di “modelli europei di riferimento”, ma una simile previsione non esiste in nessun altro Stato Membro UE, dove pure i porti commerciali rilevanti sono uno, massimo due. Si pensi alla Germania, all’Olanda, al Belgio, alla Francia».

Secondo Russo «occorrerebbe affidare alle Autorità di Sistema il potere di valutare la situazione caso per caso sulla base degli interessi economici e di sviluppo sia del porto che del territorio di riferimento».

Sotto questo punto di vista, il direttore di Confetra ritiene sia più utile ragionare in termini di clausole di salvaguardia della concorrenza, da applicare nei porti in cui ci siano poche infrastrutture ma molta domanda di mercato: «Per gli altri casi – dichiara – i vincoli sono un’assurdità: lei pensi a Taranto, che da quando è andata via Evergreen ha rischiato di sparire dai radar della portualità italiana. Ebbene, se oggi ci trovassimo ancora in quella situazione e se arrivasse un terminalista che chiedesse di operare lo stesso traffico su più aree, salvando così un porto in crisi, lei pensa che sarebbe utile gli si dicesse che la legge italiana gli vieta di avere più concessioni su una stessa tipologia di traffico? Io non credo».

La verità è che «il demanio marittimo non ha lo stesso valore ovunque. Le politiche di sviluppo dei porti sono diverse da scalo a scalo. Anche le relazioni tra *shipping liner*, terminalisti e operatori logistici *inland* vanno valutate di caso in caso. Per questo motivo sono convinto che le AdSP debbano avere maggiore libertà nella definizione delle strategie specifiche per i diversi Sistemi portuali».

Occorre, insomma, flessibilità. «Se avessimo un Regolamento Concessioni daremmo alle AdSP un binario procedurale solido, condiviso e trasparente lungo il quale possano muoversi ma il tema di fondo non cambia: le scelte di assetto industriale e commerciale di un porto devono dipendere dalla Governance di quel porto, dentro un quadro di coerente disegno nazionale».

Per Russo si tratta di essere *business oriented* e di dare un giusto peso alle strategie, ai mercati target da aggredire, ai piani di impresa dei concessionari, e anche alla tutela di un valore assoluto come la non discriminazione sull’uso dell’infrastruttura. «Si discute sempre è solo del “chi” gestisce ma mai del “come”. Anche questa è una distorsione tipica di chi approccia tali temi. Bisognerebbe invece ragionare in termini di sviluppo e competitività dei sistemi logistico industriali».

20-02-13

Un tavolo tecnico di ASSOFERR per rilanciare i micro-interventi

ROMA – Alla vigilia del ridisegno dei Corridoi Europei ed in un’ottica sempre più sostenibile del trasporto delle merci – scrive il presidente di ASSOFERR Irene Pivetti – il cui obiettivo è la decongestione delle strade ed autostrade con una prospettiva di lungo periodo che valorizzi gli aspetti ambientali, in collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e la Autostrade and Logistics, mercoledì 19 febbraio a Livorno si terrà un momento di confronto con gli operatori locali in un tavolo tecnico volto alla promozione del sistema logistico favorendo flessibilità e capillarità anche per il sistema ferroviario. L’incontro è programmato all’Interporto Vespucci presso la sede di Autostrade & Logistica Spa dalle 15,30. In mattinata la presidente di ASSOFERR visiterà il porto ospite dell’AdSP di Stefano Corsini.

13/02/20 17:36

Shipping

Venezia suona la sveglia a Roma: “È il momento delle scelte, altrimenti il porto muore”

Il cluster marittimo al gran completo firma un manifesto che sarà sottoposto al Governo: si chiedono dragaggi immediati dei canali e misure per la competitività dello scalo. Lavoratori, imprese e associazioni riuniti nel corteo lungo il canale della Giudecca. Intanto si sblocca l'iter del protocollo fanghi



Il cluster marittimo al gran completo firma il Manifesto per il porto di Venezia

tornare Venezia ad essere un 'vero' porto, partendo dai dragaggi, ormai non più differibili con i fondali del canale Petroli arrivati a 10,20 metri di profondità, per arrivare alla richiesta di non demonizzare più le grandi navi da crociera che portano turisti (e ricchezza e visibilità) in Laguna e, ancora, chiedere un 'cessate il fuoco' al considerare una dicotomia ambiente e lavoro. Insomma un'evoluzione che è nel destino di Venezia, per evitarne la morte del porto e quindi dell'economia di tutto il Nord Est italiano.

Prima però delle firme e dell'approfondimento dei contenuti del manifesto, nel canale della Giudecca ecco risuonare – non solo metaforicamente – l'allarme del porto: decine e decine di imbarcazioni, rappresentative degli operatori a vario titolo presenti in Laguna, a sirene spiegate e megafoni al massimo ha attraversato il canale per arrivare al terminal crocieristico. Un vero e proprio corteo marittimo che ha lanciato il suo grido di dolore, anche attraverso striscioni piuttosto eloquenti: 'Porto significa vita', 'Le crociere danno lavoro a 4 mila famiglie', 'Venezia senza porto è una città fantasma'.

[GUARDA LA FOTOGALLERY](#)

Dal nostro inviato

Venezia - “Un'evoluzione è un destino”. Lo scriveva Thomas Mann in “La morte a Venezia”, e sia la frase sia l'opera sintetizzano al meglio l'iniziativa promossa dagli Agenti Marittimi del Veneto e dalla Federagenti nazionale nella città lagunare, dal titolo altrettanto emblematico: “E se rovesciamo Venezia?”.

L'obiettivo di fondo è condensato in un manifesto, firmato dal cluster marittimo italiano riunito come non accadeva da tempo, senza particolarismi o interessi corporativi, con l'unico scopo di bussare alla porta dei palazzi romani e chiedere quello che è nell'interesse di tutti i firmatari e delle decine di migliaia di persone che rappresentano: far

Ad attendere la manifestazione al terminal altre decine di lavoratori portuali, ugualmente preoccupati e pronti a farsi sentire: l'iniziativa degli agenti marittimi quindi non solo ha messo insieme tutte le associazioni del cluster marittimo, ma ha unito anche lavoratori e imprese.

Il manifesto ([qui il testo integrale](#)) è stato firmato da Vincenzo Marinese (Presidente Confindustria Area Metropolitana Venezia e Rovigo), Giuseppe Fedalto (Presidente della Camera di Commercio di Venezia), Gianni Satini (Vice Presidente Conftrasporto), Silvia Moretto (Presidente Fedespedi), Paolo Salvato (Presidente Confetra Nord Est), Beniamino Maltese (Presidente Commissione Finanza Confitarma), Alberto Rossi (Direttore Generale Assarmatori) e Renzo Varagnolo in rappresentanza dei sindacati.

Nelle prossime ore sono attese altre adesioni, dopodiché il documento sarà inviato all'attenzione del Ministero dell'Ambiente, dei Trasporti e delle Infrastrutture e dello Sviluppo Economico, e quindi a Sergio Costa, Paola De Micheli e Stefano Patuanelli. In sintesi, si ribadisce che "i piani di sviluppo non possono dipendere dalla lentezza delle decisioni dello Stato o del Comitato o addirittura da grandi organismi internazionali; il dibattito sulle grandi navi rischia di essere solo uno specchio per le allodole per non occuparsi dei grandi problemi come il mancato dragaggio di tutti i canali", e si denuncia "una comunicazione caratterizzata da fake news, una visione della città basata sulla decrescita felice e un falso ambientalismo".

Ad illustrarne nel dettaglio i contenuti, in modo energico e passionale, è stato il presidente degli Agenti Marittimi del Veneto Alessandro Santi, [in lizza per succedere a Gian Enzo Duci alla Presidenza Nazionale](#) e, anche dopo questa – senz'altro riuscita – iniziativa, indicato dagli addetti ai lavori come il favorito.

"Il cluster marittimo spesso si presenta diviso in varie associazioni, invece oggi a Venezia siamo tutti insieme e tutti dalla stessa parte. Una città che è un simbolo: ogni anno nell'assemblea di dicembre a Roma affrontiamo i problemi dei vari porti, e quello lagunare è l'unico, che nei miei quattro anni di mandato, è stato sempre presente", ha commentato Duci. "Venezia agli occhi del mondo è conosciuta per il traffico passeggeri, invece muove 26 milioni di tonnellate di merci all'anno, alimenta l'economia del Nord Est italiano, uno dei centri produttivi più importanti d'Europa, e ne è anche la porta dell'export. Da Roma oggi assistiamo ad una serie di 'non scelte' che poi vengono pagate da questo territorio. Siamo chiamati ad una responsabilità fortissima per evitare che questo accada di nuovo. Il nostro manifesto ha un obiettivo preciso: dare risposte, individuare soluzioni, ma poi deve essere la politica a scegliere. E se non lo fa significa che è cattiva politica e noi la puniremo con lo strumento che abbiamo a disposizione, il voto. Torniamo quindi alle basi: Venezia è un porto, ed è un porto importante", attacca il presidente uscente di Federagenti.

In generale tutta la manifestazione "E se rovesciamo Venezia?" è stata caratterizzata da interventi ficcanti, fatti di parole finalmente pronunciate con la sciabola e non con il fioretto. "Prendiamo il dragaggio dei canali, e prego tutti di usare proprio queste parole: lo pretendiamo. Per tutelare il porto, il lavoro, ma anche l'ambiente", ha detto il sindaco Luigi Brugnaro.

Anche l'Ammiraglio Piero Pellizzari, Comandante Marittimo del Veneto, ha sottolineato "l'importanza dell'unione delle varie associazioni che rappresentano il cluster marittimo". Pino Musolino, presidente dell'Authority, non ha certo usato metafore troppo arzigogolate per raccontare lo stato delle cose: "Se una persona ha una malattia e non la cura, il giorno dopo diventa un'emergenza. Se continui a non fare niente, il malato muore". Appunto, morte a Venezia, senza virgolette. "Siamo in una situazione simile, non serve essere esperti di portualità per capire che bisogna dragare i fondali e bisogna farlo urgentemente. Abbiamo svariate decine di milioni di euro ferme a bilancio e non possiamo usarle per colpa delle paludi della burocrazia e per leggi in contrasto le une con le altre. La legge 84/94 ci impone di mantenere l'accessibilità nautica, altri pezzi dell'articolazione dello Stato, di fatto, ce lo impediscono. Se qualcuno ha deciso di fare morire il nostro porto, lo dica chiaramente. Ma tenga presente alcuni numeri: abbiamo 22 mila impiegati diretti, che arrivano a oltre 95 mila se consideriamo l'indotto", aggiunge Musolino. Che poi rivela una soluzione allo studio: "Fincantieri sta sviluppando una tecnologia che permetterebbe di dragare i fondali evitando sedimenti in sospensione e depositandoli già inertizzati. A Bono (l'amministratore delegato del Gruppo, nda) ho proposto di fare un test qui a Venezia, che sarebbe una straordinaria operazione di marketing: dovesse funzionare da noi, tutto il mondo la vorrebbe".

Sciabola impugnata anche dal presidente della locale Confindustria Vincenzo Marinese, che tanto si è speso [per ottenere una Zona Logistica Semplificata 'avanzata'](#): "Io non voglio vivere con il reddito di cittadinanza, la paghetta la do

a mia figlia se va bene a scuola, non se si alza dal letto la mattina. La mia proposta è questa: ne abbiamo le scatole piene. Abbiamo il progetto della ZLS da far decollare e dobbiamo far capire a tutti che noi siamo imprenditori, non speculatori. Adesso abbiamo due possibilità: o firmiamo il manifesto e poi torniamo a casa e facciamo finta di niente, oppure andiamo avanti con questa iniziativa e se a Roma si oppongono... gli diamo una testata”.

Giuseppe Fedalto ha ricordato i numeri dello studio commissionato dalla Camera di Commercio di cui è Presidente e dalla stessa AdSP sulle ricadute dell'attività portuale del Nord Est, chiedendosi “perché mai ogni decisione venga rinviata e si insista, almeno a Roma, con la politica del non fare”.

C'è chi però, guardando ai palazzi del potere romano, riesce a trovare anche un aspetto per così dire positivo. È il Vice Presidente di Contrasporto Gianni Satini: “Sono riusciti a metterci tutti d'accordo, a unire lavoratori e imprese. Dobbiamo salvare Venezia dalle acque alte, tutelando il suo porto, perché quando perdiamo un servizio di una linea perdiamo competitività, professionalità, si impoverisce il territorio e si interrompe la filiera dei trasporti. Oggi siamo malati, domani saremo malati gravi e dopodomani...”.

Silvia Moretto, Presidente di Fedespediti, ha parlato di Venezia come dell'esempio “di un sistema tutto italiano che trascura la logistica, non accorgendosi che sta cambiando la geopolitica mondiale e che in un Paese come il nostro, basato anche su manifattura e turismo, è indispensabile. Non dobbiamo arrenderci nel portare questa nostra visione alla classe politica, facendo sì che ci dia soluzioni: non decidere significa comunque decidere”.

Anche Paolo Salvaro, Presidente di Confetra Nord Est (insieme a lui anche il Presidente Nazionale Guido Nicolini), chiede al Governo “di prendere delle decisioni, così almeno sappiamo cosa fare e quali contromisure adottare. Vogliamo la salvaguardia della nostra città ma non possiamo essere ostaggio dell'incapacità di decidere o della mancanza di volontà nel farlo che passa sopra le nostre teste. L'intermodalità marittima e ferroviaria viene unanimemente indicata come modello da sviluppare anche a livello ambientale. Mi chiedo che cosa stiamo aspettando”. Riprendendo poi la sferzata di Marinese, Salvaro la trasforma in chiave siciliana, anzi per dirla con lui, ‘alla Camilleri’: “Ci siamo rotti i cabasisi!”.

Sul fronte armatoriale le firme sul manifesto sono state apposte dalle due associazioni di categoria, Confitarma e Assarmatori, ottimamente rappresentate da Beniamino Maltese e Alberto Rossi. “Noi dobbiamo programmare al 2021, 2022 e 2023 e invece non abbiamo certezza sulle condizioni di approdo e di navigabilità”, ha detto il rappresentante di Confitarma. Parole confermate poi da Rossi: “La nostra categoria ha già fatto i compiti a casa, ad esempio IMO 2020, e viviamo in un ambiente altamente regolato. Nel mondo portuale non è così. Il quadro normativo è spesso messo in discussione dalla pressione di interessi privati che premono sulla politica affinché le regole cambino in corsa (riferimento non troppo velato alla questione genovese che riguarda PSA e SECH, nda). Ci sono norme che cambiano di porto in porto, regole per i dragaggi talmente variegate e complesse che fanno nascere in automatico situazioni di incertezza. Oggi, per i porti e in particolare per Venezia, è il momento del fare, senza rincorrere progetti futuribili. Bisogna lavorare sull'esistente perché l'emergenza è attuale, riguarda l'oggi”.

Fra gli operatori chiamati a portare la loro testimonianza Sergio Senesi, CEO di Cemar: “Venezia rappresenta tutto il Nord dell'Adriatico, la mancanza di navi significherebbe creare problemi anche a Ravenna, ad Ancona, a parte della Croazia. E il porto ha forti ricadute sull'economia cittadina anche in periodo di bassa stagione: penso ad esempio alle oltre 300 camere d'albergo che possono essere occupate da Fincantieri, gli 80 appartamenti affittati per gli equipaggi delle navi. Alle Istituzioni chiediamo la certezza del futuro: abbiamo bisogno di programmare gli scali a Venezia a 2, 3 e 4 anni, è questa la nostra difficoltà”. Aggiunge Umberto Masucci, Presidente di F2i Holding Portuale: “Stiamo parlando di un porto strategico, 4 dei 5 milioni di tonnellate che movimentiamo passano da qui e lo facciamo con l'intermodalità ferroviaria, togliendo ogni anno 40 mila camion dalle strade. Dobbiamo darci da fare”.

Perché “l'evoluzione è un destino”. E “La morte a Venezia” è un capolavoro, ma la morte del porto di Venezia sarebbe invece un peccato imperdonabile. Il messaggio inviato a Roma è chiaro: sarà raccolto?

Pietro Roth

Sbloccato l'iter per l'approvazione del protocollo fanghi

In serata (coincidenza?) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto sapere di aver "acquisito il parere dell'Istituto Superiore di Sanità sul protocollo fanghi, che pone fine all'iter amministrativo propedeutico per l'approvazione del protocollo voluto dal Ministero dell'Ambiente e dallo stesso MIT. "Avevamo promesso che entro fine febbraio ce l'avremmo fatta, e, lavorando insieme e in maniera coordinata e organica, siamo riusciti a centrare questo importantissimo obiettivo", ha commentato il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa.

"Grazie al lavoro svolto abbiamo mantenuto l'impegno preso in occasione della mia ultima visita e fornito alla città uno strumento fondamentale per la salvaguardia della Laguna" ha aggiunto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

Con questo passaggio, certificato in mattinata nella riunione al Provveditorato alle Opere Pubbliche, potrà essere redatto, entro pochi giorni, il decreto interministeriale che farà attuare il protocollo. "Senz'altro una buona notizia e tutto sommato lo considero già un primo risultato dopo la manifestazione di questa mattina e la firma del manifesto", dice il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci.

PORTI

Evitare il declino del porto di Venezia

Intervento del presidente di Confetra Nord Est, Paolo Salvaro



Pubblicato 11 minuti fa il giorno 14 Febbraio 2020

Da Massimo Belli 



VENEZIA – “Evitare il declino definitivo del nostro porto con le conseguenze che questo avrebbe” è una delle motivazioni che hanno spinto [Confetra Nord Est](#) a partecipare alla manifestazione “E se rovesciamo Venezia?”, come ha detto il presidente **Paolo Salvaro** nel suo intervento.

Dell'atteso [evento in difesa dello scalo lagunare](#) abbiamo già scritto nell'edizione di ieri, ma di seguito riportiamo i passi principali del discorso pronunciato da Salvaro al Terminal Passeggeri della Stazione Marittima di Venezia davanti ad oltre 600 persone.

“Come Confetra Nord Est – ha esordito – abbiamo aderito subito con convinzione a questo incontro, per due ragioni: la prima è che dobbiamo ribaltare, come provocatoriamente ci suggerisce il titolo di questo incontro, la narrazione a senso unico su Venezia, il suo porto e la Laguna; la seconda che abbiamo sempre meno tempo per evitare il declino definitivo del nostro porto con le conseguenze che questo avrebbe non solo per l'economia di questa città, ma sull'economia di tutta la Regione e del Nord Est”.

Rifiutando l'idea dell'esistenza di un preciso disegno per affossare il porto, Salvaro si è comunque lamentato del “muro di gomma” su cui si scontrano avvisi, richieste e proposte avanzate.

“La gestione dell'autorizzazione all'escavo dei canali, così come quella dell'accesso delle navi da crociera, lascia come minimo sconcertati, e io mi auguro che oggi gli autorevoli ospiti presenti a questo incontro, lascino questa sala con la consapevolezza che il futuro del porto di Venezia, non è una questione che riguarda gli addetti ai lavori, ma una priorità per tutti. Chiediamo cose semplici e di buon senso”.

condizionato” quando ha detto sì alla costruzione del Mose, con le limitazioni ai pescaggi e alle dimensioni delle navi che questo comporta, “perché amiamo Venezia e se questo sacrificio vale la salvaguardia della città più bella del mondo lo facciamo ben volentieri. Ma non è possibile che il porto, le sue aziende, i suoi lavoratori, siano ostaggio di una incapacità o non volontà di decidere che passa sulle nostre teste”.

La seconda cosa che chiede Confetra Nod Est è che “assieme a chi il porto lo fa vivere tutti i giorni, si elabori una strategia a medio e lungo termine di sviluppo che tenga conto delle esigenze della portualità, della città e della laguna. Una strategia che parta da dati e fatti certi e documentati, spazzando via tutte le fake news sul porto, che inquinano, quelle sì per davvero, il dibattito su questi temi”.

Ricordando poi l’attenzione quotidiana verso una logistica sempre più sostenibile, Salvaro ha detto che “Il trasporto via mare è quello che ha il minor impatto ambientale, e così sarà ancora di più in futuro grazie all’uso ad esempio del gas naturale nella propulsione navale, l’intermodalità marittima e ferroviaria sono unanimemente indicate come le modalità di trasporto da sviluppare in futuro”.

Ma c’è la necessità di avere “una visione corale che comprenda e sostenga il ruolo del porto, non in una visione autoreferenziale, ma come elemento di sviluppo e crescita sostenibile di tutto il nostro territorio”.

Dicendosi contento della presenza di esponenti politici ed istituzionali, quali l’assessore regionale ai Trasporti **Elisa De Berti**; il sindaco **Luigi Brugnaro**; il presidente di Confindustria Venezia, **Vincenzo Marinese**; il presidente della Camera di Commercio, **Giuseppe Fedalto** ed il presidente di Confcommercio, **Massimo Zanon**, Salvaro ha lanciato loro un messaggio.

“Certo, adesso ci serve il vostro supporto per risolvere subito i problemi del nostro porto, ma assieme dobbiamo fare un cambio di passo e lavorare sul fronte della cultura e della conoscenza. Abbiamo bisogno del sostegno dell’opinione pubblica, ma per averlo dobbiamo far conoscere e capire il ruolo strategico della logistica e nel nostro caso del porto, nella vita di tutti i giorni”.

E’ importante comprendere che “le merci non arrivano per miracolo nei supermercati e nei negozi, e agli imprenditori, che le loro merci in esportazione viaggiano grazie a un complesso sistema logistico, spesso sconosciuto, che è fondamentale per l’economia. Una riflessione che riguarda anche i modelli di sviluppo, diversi dalla monocultura turistica, che dobbiamo pensare per Venezia e la sua laguna”.

Infine, se non si riuscirà a far capire quanto è fondamentale il ruolo di un porto, continueremo a permettere che chi deve decidere si occupi di altro, rinviando *sine die* ogni soluzione, attento invece ai temi che garantiscono più visibilità sui media e sulla rete.

“Io sono un inguaribile ottimista, ma queste vicende stanno mettendo a dura prova questo mio atteggiamento. Mi auguro che da questo incontro, possa davvero svilupparsi un impegno concreto e comune, al di là dei ruoli che ognuno di noi ricopre, per riaffermare che il porto è la vita della città” ha concluso Paolo Salvaro.

Venezia, la sabbia blocca il porto Maxi manifestazione dei marittimi

ATTIVITÀ MARITTIMA

La riduzione del pescaggio allontana dallo scalo veneto le grandi portacontainer

Burocrazia e processi decisionali lunghi bloccano il dragaggio dei canali

Marco Morino

Spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali fanno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto di Venezia, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell'insabbiamento dei fondali. Sotto accusa la cattiva burocrazia e i processi decisionali troppo lunghi. I mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l'accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi. Il punto di partenza di questo ragionamento è che il sistema porto è la vera ricchezza di Venezia e della laguna: il sistema formato dai porti di Venezia e Chioggia genera 92.284 posti di lavoro, di cui 21.175 diretti e 55.704 nella città metropolitana. Il sistema porto nel suo complesso genera un fatturato a Venezia di 21 miliardi (si veda «Il Sole 24 Ore» del 23 gennaio scorso).

Ieri mattina più di 80 imbarcazioni fra rimorchiatori, chiatte, barche da ormeggio e da lavoro hanno solcato le acque di Venezia azionando le sirene, nella manifestazione che ha segnato la formazione di un "fronte" fra istituzioni, rappresentanze imprenditoriali nazionali e locali e il mondo del lavoro, per la difesa del porto. Emblematico il titolo della giornata: "E se rovesciamo Venezia?", ovvero rigetto della monocultura dominante di turismo e città museale, modello messo in crisi prima dall'acqua alta, quindi dalla scomparsa del turismo asiatico a causa del coronavirus.

Nata su iniziativa dell'associazione agenti marittimi, guidata da Alessandro Santi, e della federazione nazionale Federagenti, presieduta da Gian Enzo Duci, la manifestazione è culminata con la firma di un "Manifesto per il rilancio della città-porto" sottoscritto, primo fra tutti, dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro. Il

manifesto accusa tutti quelli che hanno «rallentato e non mantenuto le promesse», in particolare per quanto riguarda i dragaggi ovvero l'escavo manutentivo dei canali che dovrebbero garantire l'accesso delle navi e che invece stanno scandendo i tempi di una «morte di Venezia». Sono state poi smentite le fake news costruite su Venezia in questi anni, anche a livello internazionale, in tema di inquinamento, interrimento della laguna, fumi, colpa delle navi nel danneggiamento delle fondamenta. «No alla monocultura del turismo e rilancio della risorsa storica del porto» ribadiscono con forza gli agenti marittimi.

Spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespediti (imprese di spedizioni): «Come sappiamo bene noi operatori - dice - questo immobilismo, questa incapacità del pubblico di assumere decisioni semplici ma fondamentali per il futuro del porto e del suo indotto, non sono a costo zero: quest'anno Venezia ha perso un importante servizio diretto, operato da Ocean Alliance». Moretto allude alla recente decisione della maggiore compagnia cinese di abbandonare definitivamente Venezia perché le sue navi rischiano di incagliarsi nel canale Malamocco-Marghera, ormai interrato e incapace di garantire il transito a navi grandi (per il trasporto container) con un pescaggio superiore ai 10 metri e mezzo. Confermate invece le toccate ai porti di Trieste, Genova e La Spezia.

E se il canale che porta a Marghera, in assenza di interventi rapidissimi, è destinato a chiudersi per molte delle navi in esercizio, questo destino è già realtà per il canale Vittorio Emanuele, nato come ingresso alternativo al canale Malamocco-Marghera e ridotto oggi, dall'interramento e dai mancati dragaggi a una profondità di circa 6 metri che lo hanno messo fuori gioco.

«La competitività del nostro Paese - continua Silvia Moretto -, da un punto di vista produttivo e logistico, si gioca sulla connettività, sulla sua capacità di attivare e mantenere collegamenti e qualità dei servizi alla merce. Ebbene: questo è uno dei tanti casi di come in Italia le cose vadano esattamente nella direzione opposta. Per questo abbiamo deciso di aderire come Fedespediti all'evento "E se rovesciamo Venezia?": per dare risonanza nazionale e sensibilizzare le istituzioni su un problema che non è solo di Venezia. È un tema che sta a cuore a tutta la comunità logistica italiana».



In mare. Le imbarcazioni che ieri a Venezia hanno dato vita alla manifestazione a difesa del porto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

20-02-15

Il Sud si rimette in moto, scali ai privati e nuove strade

[Ciriaco M. Viggiano](#)

Pressing sulle stazioni appaltanti per le infrastrutture strategiche, accelerazione sui progetti mancanti, incentivi all'offerta di servizi di trasporto di merci e passeggeri. E poi gestioni aeroportuali più orientate al mercato e politiche collegate alle potenzialità dei vari territori. Ecco i cinque punti del piano di accessibilità per il Sud presentato da **Ennio Cascetta**, amministratore unico della Rete Autostrade Mediterranee (Ram), nell'ambito del Medcom Forum di Palermo. Il principio ispiratore del documento è semplice: fare in modo che i circa 60 miliardi di euro di finanziamenti oggi disponibili si trasformino rapidamente in cantieri in modo tale da offrire lavoro a 125mila persone.

Gli investimenti già finanziati riguardano tutti i settori strategici per la crescita. Si parte da strade e autostrade, con la statale 106 Jonica e la Salerno-Potenza-Matera-Bari, per finire con le ferrovie come Napoli-Bari, Catania-Palermo e i corridoi a standard europei fino a Taranto e Gioia Tauro. Previsti interventi anche sui porti, a cominciare da quelli di Salerno e Napoli, e sugli aeroporti, con l'allungamento della pista di Catania e l'integrazione tra Napoli-Capodichino e Salerno-Pontecagnano. Si tratta di lavori necessari se si riflette sulle carenze logistiche che affliggono il Sud. Qualche esempio? I porti di Cagliari, Bari, Palermo, Catania e Salerno non sono collegati alla rete ferroviaria nazionale di primo livello, mentre quello di Napoli è privo di inoltro ferroviario. Ancora, otto aeroporti tra Sicilia, Calabria, Puglia e Sardegna non dispongono di connessioni ferroviarie. Il risultato di questa situazione sono disservizi per gli utenti meridionali che diventano ancora più evidenti se rapportati a quelli patiti nel Nord del Paese. Per raggiungere Lecce da Reggio Calabria in treno, infatti, si impiegano mediamente undici ore. I voli diretti tra Catania e Bari sono soltanto due a settimana. E poi c'è il discorso dei costi. Per andare da Roma a Milano in tav il costo è di 3,5 euro ogni 100 chilometri; se si vuole raggiungere Genova dalla capitale con un treno diverso da quello ad alta velocità, invece, il costo sale a 7,2 euro ogni 100 chilometri. Al Sud, invece, la differenza è ancora più marcata: se si va a Napoli da Salerno col tav, il costo è di 1,4 euro ogni 100 chilometri; la cifra lievita addirittura a 9,3 euro per chi intende viaggiare tra il capoluogo campano e Reggio Calabria a bordo di un diverso tipo di convoglio. Dati che restituiscono l'immagine di un Sud sostanzialmente isolato, fuori da quella rete di infrastrutture indispensabile per innescare lo sviluppo economico e perciò tanto più bisognoso di interventi come quelli delineati dall'ex assessore regionale campano ai Trasporti.

L'imperativo categorico, dunque, è accelerare nella speranza di recuperare il tempo perduto. Anche in tal senso il piano di accessibilità per il Sud prevede tempi stretti per i progetti ancora mancanti come l'alta velocità di rete Salerno-Reggio Calabria, l'attraversamento dello stretto di Messina, la Battipaglia-Potenza-Metaponto, ma anche il potenziamento della statale 106 e il raccordo ferroviario del porto di Napoli. Non c'è un minuto da perdere se si pensa che oggi non risulta approvato il progetto di fattibilità, previsto dal Documento di economia e finanza del 2017, sulla base del quale si sarebbero dovute vagliare le opzioni per l'attraversamento dello stretto di Messina. «Per colmare più rapidamente i ritardi infrastrutturali che comunque richiederanno tempi medio-lunghi – spiega Cascetta – è necessario confermare e migliorare la politica degli incentivi ai servizi di trasporto viaggiatori e merci come il ferrobonus e il marebonus». In questa prospettiva il piano di accessibilità prevede l'immediato avvio di servizi ferroviari ad alta velocità per collegare le città che già ne dispongono con quelle che ne sono prive e che, anche in ragione di questo

deficit infrastrutturale, fanno segnare un pil nettamente più basso. In che modo? Con un Av Bonus sulla scorta del ferrobonus, beneficio che la legge di bilancio del 2020 riserva alle imprese utenti di servizi ferroviari che commissionano treni completi e per il quale risultano già stanziati 39 milioni di euro fino al 2021. L'importanza di questa misura discende dall'andamento del traffico merci tra il 2009 e il 2019, cresciuto soprattutto per quanto riguarda il cargo aereo, ferroviario e mare. Quanto alle gestioni più orientate al mercato, il piano si riferisce soprattutto agli aeroporti. Alcuni scali, infatti, sono ancora in mano pubblica, cioè gestiti da società a maggioranza pubblica, a differenza di quanto avviene in altre località italiane ed europee. Per gli aeroporti minori a funzione di coesione territoriale, il piano di accessibilità riconosce la necessità di favorire la privatizzazione degli scali a mercato per efficientare l'individuazione delle rotte più redditizie, costruire nuove partnership e migliorare la condizione complessiva degli stessi aeroporti.

L'ultima proposta inserita nel piano di accessibilità contempla politiche industriali e infrastrutture collegate alle potenzialità del Mezzogiorno. «Quest'area – aggiunge Cascetta – possiede produzioni di eccellenza orientate all'export con forte necessità di accesso ai mercati di sbocco e dei semilavorati». Perciò resta fondamentale garantire già in partenza una rete trasportistica e servizi logistici in grado di supportare le attività destinate a insediarsi sui vari territori. In questa prospettiva assume grande rilevanza anche il turismo. Al Sud e nelle isole, infatti, si registrano il 16% degli arrivi totali e il 20% degli arrivi turistici in Italia. Tra 2014 e 2018, inoltre, gli arrivi stranieri sono cresciuti quasi del 44% al Sud, mentre il resto del Paese ha registrato un incremento di circa il 26%. Numeri che dimostrano quanto il settore dell'accoglienza rappresenti un importante driver di sviluppo per il Meridione, prima ancora che per il resto del Paese. Conti alla mano, l'avvio dei cantieri già finanziati nel Mezzogiorno per circa 60 miliardi di euro dovrebbe generare un contributo pari al 2,5% l'anno per dieci anni e 125mila nuovi posti di lavoro. «Sarebbe come dare occupazione al personale di dieci stabilimenti Ilva o quattro impianti Fca – conclude Cascetta – Oggi l'analisi dell'andamento economico del Mezzogiorno è caratterizzato dalla crescita di export e turismo, ma anche da una situazione fortemente carente sul piano delle infrastrutture che inevitabilmente mette in difficoltà tanto gli operatori locali quanto gli imprenditori disposti a investire sul territorio: ecco perché bisogna intervenire rapidamente».

GUIDO NICOLINI Il presidente di Confetra: «Che fine ha fatto il piano voluto dal ministro Delrio?»
Due le priorità di un settore che vale il 9% del Pil: «Certezza sulle infrastrutture e meno burocrazia»

«In un Paese in continua campagna elettorale è impossibile fare capire le nostre esigenze»

L'INTERVISTA

Una manifestazione suggestiva: un corteo di ottanta imbarcazioni in rappresentanza di imprenditori e lavoratori, parti sociali tradizionalmente divise per una volta insieme a difesa della sopravvivenza del porto commerciale. Quella andata in scena giovedì a Venezia è stata una giornata storica per il mondo dello shipping. Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della Logistica, è fra coloro che hanno aderito all'appello degli agenti marittimi veneti: c'è anche la sua,

tre le firme di chi ha sottoscritto l'intesa a favore del porto.

Quello di Venezia è solo l'ultimo grido d'allarme in ordine di tempo. Parlare di logistica, in Italia, è sempre difficile.

«È vero. Ma per essere ascoltati dalla politica, è necessario che l'opinione pubblica sappia chi siamo e che cosa rappresentiamo. Il settore rappresentato da Confetra vale il 9% del Pil nazionale: siamo secondi solo al manifatturiero, che pesa per il 19%. Ma tutti parlano di altri segmenti dell'economia senza tenere conto che molto di quello che il Paese importa ed esporta è possibile soprattutto grazie alle nostre imprese: non a caso siamo l'uni-

co settore che fino allo scorso anno ha aumentato in maniera esponenziale gli addetti. È questo il primo elemento che dobbiamo focalizzare: fare sapere ai decisori con chi hanno a che fare. In fin dei conti non pretendiamo la luna, ma semplici decisioni».

A Venezia abbiamo assistito a un reiterato e polemico appello a "Roma", come se parlare con la politica fosse quasi impossibile. È così?

«Parlare non è mai difficile, e nel corso dei tanti incontri che abbiamo avuto è emerso chiaramente che sono due gli elementi che tengono in piedi l'Italia: l'import e l'export. Purtroppo negli ultimi anni il progetto "Connettere l'Italia", av-

viato con il ministro Delrio, non ha avuto seguito. Viviamo una campagna elettorale permanente che impedisce di percepire come centrali i nostri problemi. Insomma: tutti ci ascoltano e ci danno ragione, ma passi in avanti non ne vediamo».

Se lei, in una ipotetica agenda di governo, potesse scegliere due priorità, quali sarebbero?

«La prima: decisioni rapide sulle opere infrastrutturali, anche digitali. La seconda: l'eliminazione di quei vincoli burocratici che impediscono di concludere i processi di adeguamento. In molti porti, per esempio, i controlli sanitari ostacolano la fluidità dei traf-



GUIDO NICOLINI
PRESIDENTE NAZIONALE
DI CONFETRA

«Abbiamo troppe associazioni? È giusto credere al dialogo, a patto che ci sia sempre neutralità ideologica»

fici. Intendiamoci: non vogliamo che non ci siano controlli, ma con le possibilità che ci sono oggi chiediamo che vengano automatizzati e fatti con criterio. Non è possibile aspettare 10 giorni per un'ispezione».

A proposito ci controlli sanitari: quanto spaventa l'allarme Coronavirus?

«Al momento sappiamo di navi che partono dalla Cina con metà carico. Ma il problema lo valuteremo bene fra tre settimane. Certo: se l'allarme dovesse persistere, ne risentirebbe anche la nostra manifattura».

Il manifesto di Venezia è stato firmato da molte associazioni. Perché il vostro settore è così frammentato? Che cosa sta succedendo?

«Io credo al dialogo, indipendentemente dalle idee. Ognuno è libero di associarsi con chi vuole, a patto che ci sia neutralità ideologica e che le decisioni non siano prese per situazioni "di partito". Al tavolo sul contratto nazionale partecipano tutti i soggetti: credo che sia un ottimo segnale». —

F. FER

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicosia (Confetra Sicilia) incontra il presidente dell'AdSP dello Stretto, Mario Mega

La Sicilia asset strategico per l'intero Paese e polo d'attrazione di investimenti



“La Sicilia è un asset strategico per il Paese e deve poter affermare la sua centralità negli scenari di sviluppo euromediterranei. Non più un ostacolo da aggirare, ma un polo di attrazione degli investimenti. Questa è la prospettiva da perseguire”. Con queste parole il presidente di Confetra Sicilia, Mauro Nicosia, ha commentato l'ottima intesa raggiunta nel corso dell'incontro avvenuto ieri nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con il presidente Mario Mega.

“La semplificazione, si è discusso, è il più incisivo strumento da mettere in campo per rendere le ZES una concreta prospettiva di sviluppo. Ma va affrontato il tema della programmazione degli investimenti sulle infrastrutture e la nuova programmazione comunitaria. Gli investimenti cinesi in Africa impongono di guardare allo scenario mediterraneo come a un nuovo crocevia di scambi sull'asse sud-nord e la Sicilia e il Sistema portuale dello Stretto devono saperne interpretare gli sviluppi futuri. Senza un'attenta lucida analisi delle prospettive di sviluppo dei mercati emergenti africani che guidi verso una razionale scelta degli investimenti infrastrutturali, si corre il rischio di rimanere, ancora una volta, tagliati fuori dalle opportunità che questi determineranno nel futuro”, commenta Nicosia.

Trasporti, Cascetta “dai cantieri centoventimila posti, collegamenti strategici per il Mezzogiorno”

Per l'amministratore unico di Rete Autostrade Mediterranee, che ne ha parlato nel MedCom Forum chiuso ieri a Palermo, si otterrebbero in dieci anni con i sessanta miliardi di euro già stanziati che darebbero lavoro quanto dieci Ilva o più di quattro Fiat. Ma mentre Conte e Provenzano presentavano a Gioia Tauro il piano del New Deal per lo sviluppo del Mezzogiorno, dal Forum di Palermo emergeva un quadro su porti, ferrovie, aeroporti tale da frenare l'economia del Sud

Collegamenti strategici nel Sud. Di qui le cinque proposte per il Mezzogiorno che vengono da Ennio Cascetta, amministratore unico di Rete Autostrade Mediterranee Spa (Ram), la società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Cinque proposte, ha detto Cascetta, “per rilanciare le regioni del Sud in un quadro di sviluppo possibile solo attraverso un forte miglioramento dei collegamenti” rifiutando l'andazzo dei ritardi e degli aumenti “attraverso un monitoraggio ‘feroce’ della spesa e un tiraggio delle stazioni appaltanti per le infrastrutture strategiche”.

Proposte partite dall'andamento economico del Sud

Le proposte partono dall'analisi dell'andamento economico del Sud “che oggi può contare sulla crescita di export e turismo ma si trova in una situazione fortemente carente sul piano dei collegamenti sia per le persone che per le merci: ciò inevitabilmente mette in difficoltà sia gli operatori locali sia chi vuol investire su questi territori”.

“In pratica – ha spiegato ieri a Palermo Cascetta nel corso del Medcom Forum nella sala dei Baroni di Palazzo Chiamonte Steri, sede del Rettorato – si tratta di fare in modo che i finanziamenti notevoli già stanziati si trasformino rapidamente in cantieri. Si parla di sessanta miliardi di euro che significa mettere in campo lavoro per oltre centoventimila persone in dieci anni: come riuscire a dare lavoro a dieci Ilva, o più di quattro Fiat”.

Sessanta miliardi di euro già stanziati

In primo luogo le ferrovie con la Catania-Palermo, ma anche la Napoli-Bari e i corridoi ferroviari a standard europei fino a Taranto e Gioia Tauro.

E poi strade e autostrade con la sistemazione della A19 Catania-Palermo e l'autostrada Catania-Ragusa, ma anche la Statale 106 Jonica, la Salerno-Potenza-Matera-Bari, oltre alle necessarie opere di manutenzione straordinarie oggi carenti.

Ma vanno considerati anche gli aeroporti con l'allungamento della pista di Catania e l'integrazione con Napoli Capodichino e di Salerno-Pontecagnano. E i porti con la Porta Ovest di Salerno, la piastra portuale di Taranto e Waterfront e nuovo terminal passeggeri del Molo Beverello a Napoli.

Ci sono infine trasporti urbani, come il completamento della metropolitana di Catania.

Secondo Cascetta, inoltre, occorre accelerare i progetti che ancora mancano come l'alta velocità di rete sulla Salerno-Reggio Calabria, l'attraversamento dello stretto di Messina e la Battipaglia-Potenza-Metaponto.

“Confermare e migliorare la politica di incentivi ai trasporti”

Per colmare più rapidamente i ritardi infrastrutturali, la ricetta dell'amministratore unico di Ram passa dal “confermare e migliorare la politica degli incentivi ai servizi di trasporto viaggiatori e merci come il ferrobonus e il marebonus”.

“Una proposta innovativa – ha sottolineato – potrebbe essere quella di avviare immediatamente i servizi ferroviari con standard Av per unire le città senza alta velocità, che soffrono in un deficit di Pil molto significativo, a quelle che invece la posseggono. Si può fare con un Av Bonus sulla scorta del ferrobonus”.

Secondo Cascetta è inoltre “necessario migliorare l'efficienza e l'efficacia del trasporto pubblico locale che al Sud è generalmente insufficiente, come quelle di alcune gestioni aeroportuali, con una maggiore apertura al mercato”.

Infine ci vogliono “politiche industriali collegate alle infrastrutture intermodali e alle potenzialità del Mezzogiorno, visto che il progetto delle Zes non riesce a decollare”.

MedCom Forum, Costa, “La situazione attuale è disastrosa”

L'impegno del premier Giuseppe Conte, ieri nel porto di Gioia Tauro, è stato al centro del MedCom forum e visto in maniera positiva.

Però era opinione condivisa che, nei trasporti, “la situazione attuale è assolutamente disastrosa, non solo in Calabria ma in tutto il Meridione”.

L'analisi è stata condotta nel corso del convegno da Paolo Costa, docente di Economia dei Trasporti Università Ca' Foscari, che è stato anche sindaco di Venezia e ministro dei Lavori Pubblici, il vicepresidente della Regione Gaetano Armao e poi Rodolfo De Dominicis, presidente Uirnet, i presidenti di Sicindustria Alessandro Albanese e Confindustria Catania Antonello Biriaco, e ancora Massimo Deandreis, dg del Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa San Paolo, Salvatore Gangi, presidente della Piccola Industria di Confindustria in Sicilia, il sindaco Leoluca Orlando, il rettore dell'Università di Palermo Fabrizio Micari e l'assessore regionale ai Trasporti Marco Falcone.

Sostanzialmente, nel corso della giornata di studi è stato evidenziato come il porto di Gioia Tauro sia collegato con la rete ferroviaria da appena quattro treni merci al giorno mentre a Trieste questi treni sono più di trenta.

Mentre dunque il premier e il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano presentavano il piano del New Deal per lo sviluppo del Mezzogiorno, dal MedCom Forum emergeva un quadro disarmante sul piano delle infrastrutture portuali, ferroviarie, aeroportuali che frenano l'economia del meridione del Paese.

Succi, “dal Mediterraneo la crescita economica e sociale”

Le conclusioni del MedCom Forum confermano quanto affermato giovedì scorso, nel suo intervento d'apertura, da Amanda Jane Succi, presidente di Cerpmed/MedCom Forum: “Mare Nostrum racchiude un importante potenziale di crescita economica e sociale, in molti settori e con ricadute favorevoli su tutti i territori”.

“Potrebbe significare – aveva sottolineato – maggiore ricchezza, più lavoro, maggiore qualità nelle relazioni, maggiore capacità di visione e di condivisione strategica, di innovazione e competitività, nel rispetto delle diversità, in modo funzionale a quel potenziale di sviluppo che l'intera area possiede già e su cui riteniamo non si sia focalizzata in modo adeguato una visione dinamica d'insieme”.

Il virus contagia i mari: a picco i noli

Lo stop. La Cina respinge i carichi, le navi non riescono a consegnare perché i porti del Paese operano a rilento

Sissi Bellomo

L'epidemia in Cina ha inferto un colpo durissimo al settore dei trasporti marittimi, provocando un crollo dei noli a livelli insostenibili per alcune categorie di prodotti: l'indice riferito alle Capesize, grandi navi che trasportano carichi secchi, come ferro, carbone e cereali, da qualche giorno è addirittura sotto zero, una cosa che non era mai accaduta in precedenza. Le società che trasportano container stanno subendo una riduzione dei volumi per 350 milioni di dollari la settimana, stima Sea Intelligence. E ad aggravare la difficoltà degli armatori c'è anche la frenata dei cantieri navali cinesi: almeno 200 navi oggi in costruzione o in riparazione nel Paese asiatico subiranno forti ritardi nella consegna, stima Paolo d'Amico, presidente di Intertanko, e si ha già notizia di numerosi cantieri che hanno già invocato la «forza maggiore» per l'impossibilità ad adempiere ai contratti. Alla stessa clausola hanno fatto ricorso anche acquirenti cinesi di gas naturale liquefatto, sostenendo di non poter ricevere - né reindirizzare altrove, evidentemente - carichi ordinati prima che esplosesse l'emergenza del coronavirus.

Almeno 12 metaniere vuote sono attualmente «parcheggiate» al largo del Qatar, secondo Bloomberg, in attesa di ordini che non arrivano o che non convengono, visto che il crollo degli acquisti cinesi ha spinto il prezzo del Gnl in Asia ai minimi storici, sotto 3 \$/MMbtu. Altre 15 metaniere sono oggi utilizzate in giro per il mondo come stoccaggi galleggianti, afferma Kpler: un fenomeno davvero raro nel caso del Gnl, che è più costoso e pericoloso da conservare a bordo di navi rispetto al petrolio. Il combustibile, se conservato a lungo, rischia una parziale evaporazione.

In questo momento ci sono decine di navi cariche di materie prime costrette a rimanere ferme all'ancora o a rallentare la navigazione. Alcune sono in quarantena (Australia e Singapore vietano l'attracco a chi ha toccato un porto cinese nei 14 giorni precedenti), altre

Al centro della crisi soprattutto i carichi secchi: il Baltic Capesize Index per la prima volta è sotto zero

sono in attesa di un acquirente alternativo dopo che Pechino ha respinto il carico. Altre ancora aspettano semplicemente di riuscire a consegnare. Le misure per contenere il contagio hanno rallentato gli scali marittimi cinesi, che oggi operano a una capacità ridotta del 20-50% rispetto al normale secondo lo Shanghai International Shipping Institute. I limiti alla circolazione e la chiusura in quarantena di ampie zone del Paese hanno impedito a parte del personale il rientro dalle ferie e stanno ostacolando l'arrivo di Tir e autocisterne per portare via merci e prodotti: i magazzini dei porti si stanno riempiendo, facendo temere un'ulteriore frenata delle operazioni di carico e scarico.

Nei primi 12 giorni di febbraio, rileva Refinitiv, nei porti della Cina sono state scaricate solo 7,58 milioni di barili al giorno di greggio, circa il 15% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Una contrazione analoga hanno subito le consegne di minerale di ferro, materia prima dell'acciaio, scese a 28,2 milioni di tonnellate a fronte dei 33,4 milioni di un anno fa. C'è però una coda di 66 navi che attende di scaricare altro ferro: una sosta forzata che oggi può costare oltre 100mila dollari al giorno di «demurrage» secondo Reuters, una somma spaventosa, specie se si considera il basso livello dei noli.

Il Baltic Capesize Index, riferito a navi capaci di trasportare 170-180mila tonnellate di carichi secchi, è addirittura finito in territorio negativo, per la prima volta dalla sua creazione nel 1999, toccando un minimo di -284 questa settimana. Questo non significa che non ci siano stati periodi peggiori. «Il Bci - spiega Enrico Paglia, research manager di Banchemo Costa - indica la variazione rispetto alla base 1.000 assegnata al 1999. In realtà nel 2016 i noli delle Capesize erano scesi fino a 1.985 dollari al giorno, mentre adesso siamo a 2.532 dollari». C'è stato comunque un crollo rapidissimo, dai 18.375 dollari in media di dicembre. «È il livello attuale - sottolinea Paglia - è ben lontano dal ripagare i costi operativi, che si aggirano intorno a 7mila dollari al giorno». A

Armatori in difficoltà. Il trasporto marittimo delle merci su numerose rotte non ripaga più i costi operativi



Porto di Qingdao. Al lavoro con la maschera anti-virus

Il crollo dei noli



questi c'è da aggiungere anche il costo del carburante navale, rincarato a causa delle nuove specifiche imposte da Imo2020.

Almeno per i carichi secchi i noli potrebbero avere toccato il fondo. «A 2.500 dollari al giorno non si riesce nemmeno a tirare su l'ancora - ironizza d'Amico - Difficile pensare che si possa scendere ancora più in basso, se non finisce che sono gli armatori a dover pagare per trasportare i prodotti. Per le cisterne invece non è escluso che ci sia un'ulteriore discesa. È anche vero che potremmo assistere a un forte rimbalzo dei noli quando l'emergenza coronavirus terminerà».

Al momento per le Vlcc, le superpetroliere da 2 milioni di barili, i noli sono intorno a 6.500 dollari al giorno per la rotta Medio Oriente-Cina e ritorno (round voyage), contro circa 50mila dollari in media a dicembre, secondo Bancosta. A esacerbare il crollo è intervenuto anche il ritiro a fine gennaio delle sanzioni Usa contro l'armatore cinese Cosco, mentre per le Capesize ha contribuito anche il forte calo delle spedizioni di ferro dal Brasile, in seguito ad alluvioni.

Anche per il traffico dei container la situazione sta nel frattempo diventando drammatica. La Cina non è solo una vorace consumatrice di materie prime - prima in assoluto nelle importazioni di petrolio e in grado di assorbire oltre metà dell'offerta mondiale di ferro, rame e carbone - ma è anche diventata un anello importante nella supply chain globale. Sette dei dieci maggiori porti per container al mondo sono proprio in Cina. Gli altri - Singapore, Hong Kong e Busan (Corea del Sud) - ne dipendono fortemente. Dalla Repubblica popolare, ricorda Ubs, arrivano oltre l'80% degli smartphone prodotti nel mondo e circa la metà dei computer e dei televisori. La Cina conta anche per il 27% della produzione di automobili (contro il 7% del 2003, ai tempi della Sars) e per l'8% delle esportazioni di componenti auto, molte delle quali arrivano proprio dall'area di Wuhan.



Facebook annulla. A causa del coronavirus il colosso mondiale dei social ha annullato il prossimo global marketing summit di San Francisco, previsto dal 9 al 12 marzo prossimi. Al meeting erano attesi più di 4mila partecipanti

Nicolini (Confetra): “Ripartiamo dal piano Connettere l’Italia di Delrio”

Milano – “Il settore che rappresenta Confetra vale il 9% del Pil nazionale, siamo secondi solo al manifatturiero che pesa per il 19%. E’ necessario che l’opinione pubblica sappia quanto chi siamo e che cosa rappresentiamo se vogliamo essere ascoltati dalla politica”: lo ha detto in un’intervista al [Secolo XIX](#) il presidente Guido Nicolini.

“Purtroppo negli ultimi anni il progetto “[Connettere l’Italia](#)“, avviato con il ministro Delrio, non ha avuto seguito. Viviamo una campagna elettorale permanente che impedisce di percepire come centrali i nostri problemi. Insomma: tutti ci ascoltano e ci danno ragione, ma passi in avanti non ne vediamo”, ha proseguito Nicolini parlando col quotidiano ligure. Due le priorità del mondo logistico, secondo il presidente della **Confederazione**: “Decisioni rapide sulle infrastrutture, anche digitali, ed eliminazione dei vincoli burocratici che impediscono di concludere i processi di adeguamento”.

Nicolini, giovedì scorso, ha preso parte alla [grande manifestazione di Venezia](#) a tutela delle attività portuali. Un evento che ha radunato nel capoluogo veneto tutte le associazioni di settore. “Settore frammentato? Ognuno è libero di associarsi con chi vuole, a patto che ci sia neutralità ideologica”, ha commentato Nicolini a proposito delle spaccature del cluster marittimo-logistico in Italia.

"Paese in continua campagna elettorale, i problemi della logistica passano in secondo piano" / INTERVISTA

Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della Logistica, è fra coloro che hanno aderito all'appello degli agenti marittimi veneti: c'è anche la sua, tre le firme di chi ha sottoscritto l'intesa a favore del porto

Genova - Una manifestazione suggestiva: un corteo di ottanta imbarcazioni in rappresentanza di imprenditori e lavoratori, parti sociali tradizionalmente divise per una volta insieme a difesa della sopravvivenza del porto commerciale. Quella andata in scena giovedì a Venezia è stata una giornata storica per il mondo dello shipping. **Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della Logistica**, è fra coloro che hanno aderito all'appello degli agenti marittimi veneti: c'è anche la sua, tre le firme di chi ha sottoscritto l'intesa a favore del porto.

Quello di Venezia è solo l'ultimo grido d'allarme in ordine di tempo. Parlare di logistica, in Italia, è sempre difficile.

«È vero. Ma per essere ascoltati dalla politica, è necessario che l'opinione pubblica sappia chi siamo e che cosa rappresentiamo. Il settore rappresentato da Confetra vale il 9% del Pil nazionale: siamo secondi solo al manifatturiero, che pesa per il 19%. Ma tutti parlano di altri segmenti dell'economia senza tenere conto che molto di quello che il Paese importa ed esporta è possibile soprattutto grazie alle nostre imprese: non a caso siamo l'unico settore che fino allo scorso anno ha aumentato in maniera esponenziale gli addetti. È questo il primo elemento che dobbiamo focalizzare: fare sapere ai decisori con chi hanno a che fare. In fin dei conti non pretendiamo la luna, ma semplici decisioni».

A Venezia abbiamo assistito a un reiterato e polemico appello a "Roma", come se parlare con la politica fosse quasi impossibile. È così?

«Parlare non è mai difficile, e nel corso dei tanti incontri che abbiamo avuto è emerso chiaramente che sono due gli elementi che tengono in piedi l'Italia: l'import e l'export. Purtroppo negli ultimi anni il progetto "Connettere l'Italia", avviato con il ministro Delrio, non ha avuto seguito. Viviamo una campagna elettorale permanente che impedisce di percepire come centrali i nostri problemi. Insomma: tutti ci ascoltano e ci danno ragione, ma passi in avanti non ne vediamo».

Se lei, in una ipotetica agenda di governo, potesse scegliere due priorità, quali sarebbero?

«La prima: decisioni rapide sulle opere infrastrutturali, anche digitali. La seconda: l'eliminazione di quei vincoli burocratici che impediscono di concludere i processi di adeguamento. In molti porti, per esempio, i controlli sanitari ostacolano la fluidità dei traffici. Intendiamoci: non vogliamo che non ci siano controlli, ma con le possibilità che ci sono oggi chiediamo che vengano automatizzati e fatti con criterio. Non è possibile aspettare 10 giorni per un'ispezione».

A proposito ci controlli sanitari: quanto spaventa l'allarme Coronavirus?

«Al momento sappiamo di navi che partono dalla Cina con metà carico. Ma il problema lo valuteremo bene fra tre settimane. Certo: se l'allarme dovesse persistere, ne risentirebbe anche la nostra manifattura».

Il manifesto di Venezia è stato firmato da molte associazioni. Perché il vostro settore è così frammentato? Che cosa sta succedendo?

«Io credo al dialogo, indipendentemente dalle idee. Ognuno è libero di associarsi con chi vuole, a patto che ci sia

neutralità ideologica e che le decisioni non siano prese per situazioni “di partito”. Al tavolo sul contratto nazionale partecipano tutti i soggetti: credo che sia un ottimo segnale».

Porti e ponti: reti al collasso In 10 città la sfida Tav

Italia bloccata. Dal Brennero a Palermo aumentano i punti critici per la logistica Alta velocità: 10 milioni di utenti potenziali

Dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora più per la fragilità e vetustà di quelle esistenti, tra il crollo del viadotto sulla A6 e le limitazioni su autostrade liguri e dorsale adriatica per problemi di staticità. Botta (Spedito): «Con l'onda lunga del crollo del ponte Morandi, il porto di Genova rischia di perdere il 4-5% del traffico container». Senza contare i divieti ai

mezzi pesanti imposti dall'Austria al Brennero. Un'altra sfida per il Paese è l'Alta velocità ferroviaria: il tema è estenderla alla parte d'Italia che ne è esclusa, con benefici alla crescita. Terriori e imprese chiedono di essere agganciate al circuito. Ci sono dieci città che potrebbero portare all'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi rispetto ai 40 attuali. Costo 27 miliardi, molti progetti già in corso. **Caprino, Morino e Santilli**
—alle pagine 4-5



Porti e viadotti, reti al collasso dal Brennero a Palermo

Logistica. Per gli operatori del trasporto merci gli ultimi mesi sono stati un calvario: dal crollo di un altro ponte sulla A6 Torino-Savona ai divieti del Tirolo fino alle limitazioni ai mezzi pesanti

Maurizio Caprino
Marco Morino



Contrasporto conta i danni. «Stimiamo milioni di euro di danni per le aziende del comparto degli autotrasporti eccezionali» afferma Daniela Dal Col, presidente dell'associazione Anna-Contrasporto

Un Paese da codice rosso. Da Nord a Sud, dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora di più a causa della fragilità e vetustà di quelle esistenti: l'ultimo scorcio del 2019 è stato caratterizzato, sulle strade, dal crollo di un altro viadotto sulla A6 Torino-Savona (riaprirà al traffico il prossimo 21 febbraio) e da pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure e sulla dorsale adriatica, anche per accertati problemi di staticità. A queste si debbono aggiungere i forti rallentamenti sulla A7 Genova-Serravalle, interessata in più tratti da lavori che ne consentono il transito in una sola corsia per senso di marcia.

Le limitazioni di sagoma e massa che interessano le autostrade liguri in diversi tratti hanno di fatto precluso la possibilità di effettuare trasporti eccezionali sulla rete autostradale ligure (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri) con pesanti ripercussioni sui traffici diretti ai porti della regione: Genova, Savona-Vado e La Spezia. Spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spedito (spedizionieri genovesi): «Con questa situazione autostradale, sommata all'onda lunga del crollo del Morandi e nell'attuale congiuntura europea e nazionale non favorevole, il porto di Genova rischia di perdere tra il 4 e il 5% del suo traffico contenitori. Intanto, per le condizioni delle infrastrutture varie si è già azzerato il project cargo (cioè i trasporti eccezionali via nave, ndr)».

Dalla Liguria all'Alto Adige. Dal 1° gennaio 2020 sono entrati in vigore sull'asse del Brennero divieti di transito settoriale imposti dal Tirolo (Austria) per ulteriori tipologie di merce

- carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi e profilati cavi; cereali - e divieti per classe Euro dei veicoli, indipendentemente dalla merce trasportata. Un pacchetto di misure vivacemente contestato dalle imprese italiane, sia dell'autotrasporto sia esportatrici, perché mettono a repentaglio l'export italiano verso l'Europa. L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200 miliardi di euro l'anno. Queste merci, nel 93% dei casi, vengono trasportate su strada, passando, appunto, per il valico alpino, ora interessato da provvedimenti restrittivi alla circolazione del traffico pesante messi in campo dal Tirolo. Il vertice dell'altro ieri al Brennero tra Italia, Austria e Unione europea non ha prodotto risultati apprezzabili ma solo creato ulteriori divisioni e incomprensioni tra le parti.

Ancora in ambito marittimo, a Venezia spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali faranno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del porto, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell'insabbiamento dei fondali: i mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l'accessibilità al porto per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi.

Ma, in un Paese in cui la maggior parte delle merci si muove su terra e in quest'ambito i tre quarti viaggiano su gomma, il perno di tutto sono le autostrade. Dove però emergono le criticità più forti, crolli compresi (l'ultimo il 30 dicembre: due tonnellate di materiali caduti dalla volta della galleria Berté, sull'A26). Il degrado lega-

TUTTI GLI OSTACOLI

Brennero
Dal 1° gennaio in vigore divieti di transito settoriale: carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi; cereali

Porto di Venezia
Marittimi e spedizionieri in sciopero; il porto non dragato rischia di perdere la centralità di hub logistico

Lodi
Sulla linea ad Alta velocità i disagi dopo l'incidente del Frecciarossa 9595

Porto di Voltri
Vertice di emergenza per uno sblocco dei trasporti eccezionali, che hanno problemi su tutto il territorio nazionale

A14
Solo a fine gennaio il tratto tra Pescara Nord e Pineto ha riaperto ai mezzi pesanti. Ma tra Porto Sant'Elpidio e Vasto ci sono limitazioni al traffico, con rallentamenti e code

A19 Palermo-Catania
Diversi i tratti in cui si viaggia solo su una carreggiata

Sardegna
Sui collegamenti con l'Isola arriva l'ultima tegola della liquidazione di Air Italy

Torino-Savona
Il viadotto crollato (e ricostruito) di Madonna del Monte sull'A6 verrà inaugurato il prossimo 21 febbraio

to alle carenze di manutenzione (e anche progettazione, nel caso delle barriere antirumore) emerse su varie direttrici fondamentali dalle inchieste giudiziarie sul crollo del Ponte Morandi e sulla strage del bus ad Avellino colpisce l'autotrasporto tre volte: quando i viadotti sono chiusi ai camion, quando ci sono limitazioni ai mezzi pesanti su viadotti e gallerie (limiti di velocità, divieti di sorpasso od obblighi di mantenere una distanza minima rispetto agli altri tir) e quando i restringimenti di carreggiata (dovuti ai lavori in corso o a misure per evitare crolli) causano code.

L'emergenza è iniziata a settembre 2019. Prima con l'estensione alla dorsale adriatica (A14 tra sud Marche e Abruzzo) dei sequestri delle barriere di sicurezza laterali inizialmente disposti dalla Procura di Avellino sul meno trafficato tratto appenninico dell'A16 (Napoli-Canosa). Poi con gli esiti dei controlli straordinari scattati tra Liguria e Piemonte, con varie limitazioni di carreggiata. Ora le code sono all'ordine del giorno e per limitarne gli effetti Aspi pubblica un calendario settimanale dei disagi previsti in Liguria, dove da ieri ha pure esteso al tratto Lavagna-Rapallo dell'A12 (ma solo per chi si muove tra Sestri Levante e Genova Bolzaneto) la gratuità del pedaggio introdotta nell'area genovese dopo il crollo del Morandi. Misura analoga è stata studiata per l'Abruzzo, dove i problemi più seri si manifestano negli esodi per vacanze. Nessun bisogno di provvedimenti del genere sulla Palermo-Catania, dove i viadotti e i relativi lavori sono tanti, ma il transito è gratuito (gestione Anas).

Andrà avanti così per almeno un anno: tanto ci vorrà per sistemare le barriere e molti viadotti. Ma poi resteranno limitazioni sulle gallerie, molte delle quali fuori norma Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica

La Commissaria UE ai Trasporti frena l'Austria sul Brennero

Valean ha chiesto un "passo indietro" rispetto alle "misure unilaterali" introdotte sull'asse stradale dal governo del paese



Ha avuto come destinazione l'asse del Brennero il primo viaggio ufficiale del Commissario UE ai Trasporti Adina Valean dall'insediamento della Commissione Europea avvenuta lo scorso novembre.

Sul valico - sotto il quale si sta realizzando il tunnel di base che sarà pronto nel 2028 - il clima è da tempo caldissimo per via dello scontro serrato che sta contrapponendo tra Austria e Italia rispetto alle politiche adottate (e annunciate) dalla prima in materia di transiti di veicoli pesanti. Il fronte si è scaldato ancora di più con l'anno nuovo, quando sono entrate in vigore le nuove limitazioni imposte dall'inedito esecutivo austriaco

formato dalla coalizione tra Verdi e Popolari, che hanno aggiunto nuove categorie merceologiche alla lista di prodotti a cui sono preclusi i viaggi su gomma. Le ragioni austriache a giustificazione delle misure fanno leva sulla lotta al cambiamento climatico, ma le associazioni italiane dell'autotrasporto vanno ripetendo che lo scopo ultimo della stretta in realtà sarebbe quello di avvantaggiare l'industria del paese sfavorendo degli operatori esteri.

Il programma di Valean, per la sua visita di venerdì 14 febbraio, prevedeva al mattino una visita a Innsbruck, dove si è svolto l'incontro fissato con Leonore Gewessler, Ministra austriaca della Protezione del clima, dell'ambiente, dell'energia, della mobilità e con Günther Platter e Ingrid Felipe, rispettivamente governatore e vicegovernatrice del Tirolo. Nel pomeriggio, il trasferimento sul versante italiano, a Fortezza, e l'incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e il Presidente della provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher. Al termine della giornata Valean ha rilasciato alcune dichiarazioni che sono sembrate una frenata alle politiche implementate dall'Austria finora. Dopo avere detto, rispetto alla regolamentazione dei transiti, di non potere "imporre una soluzione", ma di potere però "aiutare a trovarne una", Valean - riferisce ancora l'ANSA - avrebbe infatti chiesto al Tirolo "un passo indietro sui divieti per i tir prima di discutere di altri provvedimenti di limitazione, come per esempio un pedaggio unico per l'intero corridoio del Brennero". Nelle dichiarazioni alla stampa austriaca, sempre secondo quanto riporta l'ANSA, la Commissaria si è inoltre detta contraria a "misure unilaterali" e a favore di "misure multinazionali", in sostanza sposando la posizione italiana, e concludendo con un netto: "Non è ammissibile che ogni paese prenda i suoi provvedimenti".

Dichiarazioni interpretate senza equivoci anche dai rappresentanti austriaci, che hanno replicato duramente. "Non ci

muoveremo di un millimetro, si tratta di misure di emergenza" ha commentato Platter, che alla stampa austriaca poi ha dichiarato: "È incredibile. Siamo tornati al punto di partenza per quanto riguarda il transito delle merci. La commissaria Ue ci getta indietro di dieci anni". Il cancelliere austriaco Sebastian Kurz ha aggiunto di "condividere la delusione" di Platter.

Dopo la giornata di venerdì non si sono registrati ulteriori movimenti da parte degli interessati o dichiarazioni ufficiali. Solo Confrtrasporto, per voce del suo vicepresidente Paolo Uggé, ha diffuso una nota per ricordare che "I collegamenti in Europa devono essere affrontati come un 'unicum'" e come già in passato l'Austria avesse provato a introdurre sistemi di limitazione come quello degli ecopunti, nel 1990, che in seguito venne bloccato perché ritenuto in violazione del principio della libertà di circolazione. Sul fronte operativo le misure austriache di restrizione ai transiti sull'asse del Brennero stanno invece avendo ripercussioni sull'offerta alternativa rappresentata dal trasporto combinato, accompagnato (come la RoLa, che arriverà a offrire fino a una corsa all'ora in entrambe le direzioni) e non. In particolare riguardo quest'ultimo tipo di viaggi, è notizia di questi giorni l'incremento di frequenza del servizio intermodale di Kombiverkehr che collega Hannover con l'Interporto Quadrante Europa di Verona, cui è stato recentemente aggiunto un viaggio, e offre quindi ora cinque circolazioni settimanali.

F.M.

Porti e aiuti di Stato: Bruxelles sbaglia, Roma batte un colpo / Editoriale

La **sentenza di Bruxelles** è virtualmente scritta: le esenzioni fiscali di cui godono le **Autorità di sistema portuale (Adsp)** italiane non sono più compatibili con le norme europee in materia di aiuti di Stato. Ad alimentare questo sospetto sono stati operatori e associazioni del cluster marittimo-portuale che in questi giorni hanno inviato alla redazione di ShipMag.it un puntuale resoconto da cui emerge tutto il loro malessere verso una decisione “sbagliata” che, se confermata, aprirebbe di fatto scenari inediti per i porti italiani.

Abbiamo raccolto l'appello di [Assoporti](#), [Assiterminal/Confetra](#), [Angopi](#) ormeggiatori, [Ancip](#) (compagnie e imprese portuali), [organizzazioni sindacali](#). Ora, lo rilanciamo con forza convinti che il Governo abbia ancora tempo (poco) e argomenti seri (tanti) per difendere l'assetto “regolatorio” dei nostri porti in sede Ue: ovvero, che **le Adsp sono enti pubblici, non economici, che svolgono attività amministrative e di regolazione delle imprese concessionarie, quindi non svolgono attività d'impresa**. La posizione di Roma deve essere ferma, perché il rischio è che se passasse la linea della Commissione si aprirebbero enormi problemi che danneggerebbero le imprese e la portualità italiana.

Limitiamoci a segnalare tre conseguenze. La prima: si passerebbe dal regime concessorio alla “locazione”. Questo vuol dire che chiunque può prendere in affitto un'area portuale senza vincoli e tanto più senza rispettare i piani d'impresa (portare traffico e dare occupazione, su tutti). **La seconda: riconoscendo le Adsp quali imprese, ogni intervento finanziario dello Stato in infrastrutture risulterebbe “aiuto di Stato”.** **La terza: le Adsp perderebbero ogni ruolo di regolazione, autoritativo, di coordinamento dei soggetti istituzionali in porto e di controllo in materia di lavoro.**

Il mondo portuale è, purtroppo, frammentato dal punto di vista associativo, ma questa vicenda tiene uniti il cluster e la politica. In questi giorni, infatti, abbiamo dato voce anche alle posizioni bipartisan di esponenti politici. **Sono state presentate due risoluzioni, di PD e IV, quella del Movimento 5 Stelle pare imminente e anche la Lega** è pronta a chiedere al Governo di adottare urgentemente, presso le sedi competenti, ogni iniziativa utile a fermare in extremis la decisione della Commissione europea, che comporterebbe un radicale stravolgimento dell'impianto normativo vigente con conseguenze gravissime sulla nostra economia. Il compito del Governo e della ministra Paola De Micheli, a questo punto, deve essere quello di rappresentare con forza e determinazione, nella trattativa con la Commissione, gli interessi del Paese e della portualità. Il tempo stringe, possiamo ancora farcela, a patto che non vengano commessi altri passi falsi!

Storia di un “pasticcio” all'italiana

La vicenda è nota, risale al 2012, ma è entrata nel vivo solo negli ultimi mesi subendo un'accelerazione lo **scorso 10 gennaio** quando **Bruxelles** ha pubblicato una lettera in Gazzetta riportando nero su bianco la sua posizione ufficiale.

Di fatto, la **Commissione europea** chiede al nostro Paese di mettersi in regola e di adeguare le proprie norme a quelle comunitarie. Nel mirino, ci sono i **presunti “aiuti” concessi alle Adsp**: le Autorità di sistema portuale, giudicate dall'**Europa** imprese a tutti gli effetti perché affidano autorizzazioni e concessioni dietro il pagamento di un canone, quindi costrette a pagare l'**Ires**, cioè la tassa che grava sulle altre imprese italiane, al fine di evitare distorsioni della concorrenza.

Nella missiva di **Bruxelles**, che rientra nell'ambito di un procedimento aperto formalmente contro l'Italia per aiuti di Stato, la Commissione chiede al nostro Paese di replicare alle sue durissime osservazioni entro 30 giorni. **Una replica ufficiale da Roma c'è stata, ma non si conosce ad oggi né il merito della risposta né chi del Governo sia stato**

delegato a trattare una materia tanto spinosa. L'auspicio di tutti è che la **ministra De Michelis** scenda in campo in prima persona per far valere tutto il suo peso politico.

A chiederlo, all'unisono, sono operatori e associazioni di settore che hanno rilevato come **la posizione della Commissione europea si fonda su "presupposti errati e non contestualizzati". Una posizione che peraltro potrebbe provocare un grave paradosso: ossia, uno Stato che dovrebbe tassare sé stesso visto che le Adsp per Roma altro non sono che enti pubblici di diretta emanazione del Mit.** Ma non solo: se le Autorità portuali saranno considerate a tutti gli effetti delle società da tassare per via del principio di libera concorrenza, allora potrebbe essere messo in discussione anche il loro ruolo di controllo nella gestione dei porti. Ed aprire la strada, a questo punto, a possibili **privatizzazioni.**

Il problema è che fino ad oggi il confronto tra Italia e Ue si è trascinato avanti da anni. Sette, per l'esattezza. Tuttavia, in tutto questo tempo i Governi italiani che si sono succeduti non sono stati in grado di affrontare con serietà e continuità il confronto con la Commissione. Il motivo? Probabilmente, perché la rappresentanza italiana a Bruxelles, delegata a perorare la causa dei porti, non è stata sufficientemente preparata e dotata di argomenti per contrastare l'impostazione europea della **DG Competition.** **Senza un'azione concreta e fortemente argomentata da parte del Governo, la controversia potrebbe risolversi con la Commissione che dà ragione alla Dg Competition e riconosce la normativa italiana contraria ai principi di libera concorrenza. A quel punto, le conseguenze inevitabili potrebbero essere l'apertura di una procedura di infrazione.**

AMBIENTE. PER 'UN MARE D'AMARE' PIÙ PULITO CONCERTO-EVENTO A MILANO
AGENZIA DIRE
SEZIONE AMBIENTE
AMBIENTE. PER 'UN MARE D'AMARE' PIÙ PULITO CONCERTO-EVENTO A MILANO
AMI E SOS-LOGISTICA CON BEPPE VESSICCHIO PER LANCIARE 'NO PLASTIC
CHALLENGE'

(DIRE) Roma, 18 feb. - 'Un mare d'Amare' e' il nome dell'iniziativa di forte sensibilizzazione sui problemi del mare, sul marine litter e sul ruolo dei processi di logistica e trasporto, promossa da Ambiente Mare Italia-Ami, in collaborazione con SOS-LOGistica-Associazione per la Logistica Sostenibile.

L'evento, grazie al patrocinio della Fondazione Cariplo, della Commissione Europea, del Comune di Milano e con il sostegno di **Confetra**-Confederazione generale italiana di trasporti e logistica, mira a creare informazione e divulgazione sui temi ambientali. Primo obiettivo dell'incontro, uno spettacolo fatto di musica, arte, testimonianze di esperti e contenuti multimediali, e' quello di ispirare i partecipanti ad agire concretamente e sin da subito, contribuendo con azioni di riduzione dell'uso della plastica (e del packaging in carta, cartone, plastica), a partire dalla riduzione/sostituzione della plastica monouso. La sostituzione del monouso con altri materiali biodegradabili e bio-compostabili e', infatti, la modalita' piu' facile e rapida da attuare per iniziare davvero ad agire.

L'appuntamento e' con Beppe Vessicchio e la sua orchestra, Simona Gandola e Andrea Rizzoli, presso la Casa d'Aste Finarte in via Paolo Sarpi 6, giovedì 20 febbraio alle ore 18.30.

'Un Mare d'amare' vede anche il sostegno della rappresentanza in Italia del Parlamento Europeo, di Unilever Italia, Contship Italia e la partnership di Finarte e Ibilab. Massimo Gaudina, capo della Rappresentanza in Italia della Commissione europea, Maurizio Molinari del Parlamento europeo, e il vicesindaco di Milano, Anna Scavuzzo, intervengono per condividere con i cittadini milanesi le drammatiche conseguenze dell'inquinamento da plastica, illustrando il cambio di paradigma che dovra' essere affrontato dai processi di produzione e trasporto, per quanto riguarda gli imballaggi e i processi di smaltimento e recupero delle plastiche.

(Com/Ara/ Dire)

11:11 18-02-20

NNNN

Masucci (Propeller Clubs) compatta il cluster: “Servono regole certe nei nostri porti”

Milano – “E’ stato un gesto di solidarietà simbolica nei confronti di **Assoporti** e dei presidenti delle Authorities italiane. Ed è stata anche l’occasione per riunire tutto il **cluster marittimo** italiano per dare un forte segnale di compattezza del settore e per discutere delle tante criticità con cui devono confrontarsi oggi gli operatori pubblici e privati”.

Umberto Masucci, dal 2011 presidente dell’International Propeller Clubs, fa un bilancio dell’incontro “informale” tenutosi ieri nella sede di **Assoporti**, davanti a 50 protagonisti della portualità italiana tra cui il presidente dei porti, **Daniele Rossi, il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, l’ammiraglio ispettore capo (CP) Giovanni Pettorino, il direttore generale di Confetra, Ivano Russo, il responsabile dell’area di ricerca maritime & mediterranean economy di Srm, Alessandro Panaro, “braccio” scientifico del Propeller.**

L’incontro di ieri, promosso dal Consiglio nazionale del Propeller, arriva dopo quelli organizzati due anni fa nella sede del **Comando in capo della squadra navale della Marina Militare. E un anno fa nella sede del Corpo generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.** “Quest’anno abbiamo pensato, pur nel rispetto delle diverse competenze e specificità, di fare visita ad **Assoporti** per testimoniare la nostra solidarietà a presidenti e segretari che nel 2019 hanno avuto problemi perché sono stati vittime di situazioni spiacevoli, caasati principalmente dalla complessità delle norme che regolano le concessioni, il demanio e l’ambiente – spiega **Masucci** -. In vista delle nuove nomine, abbiamo voluto ribadire quanto sia fondamentale dare certezze a chi gestisce un porto. Questo incontro è servito anche a sottolineare di nuovo l’importanza che le massime autorità dei nostri porti continuino a lavorare insieme. A maggior ragione, in un momento così difficile per la **portualità italiana**”.

Logistica

Al via iter parlamentare sulle iniziative legislative di CNEL e CONFETRA



Guido Nicolini, presidente Confetra

== CONFETRA INFORMA ==

Con l'assegnazione alle Commissioni Parlamentari competenti di Camera e Senato, è iniziato formalmente l'iter parlamentare delle proposte di legge avanzate da Confetra in ambito CNEL, ai sensi dell'articolo 99 della Costituzione.

La prima riguarda modifiche all'articolo 1 del D. Lgs n. 374/90, finalizzata ad introdurre maggior armonicità e coordinamento nell'organizzazione dell'orario di lavoro per tutto il personale addetto alle operazioni di verifica.

La seconda prevede l'approvazione di una Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina complessiva afferente il sistema della logistica delle merci. La terza propone modifiche al Comma 1 dell'art. 179 della L. 744 /75, si riferisce alla nota informativa unica alle autorità portuali, e riguarda il divieto di richiesta di comunicazioni già rese dai comandanti dei natanti. La quarta, infine, prevede modifiche al Comma 2 dell'art. 7, del D. Lgs 150/ 2011, e riguarda l'indicazione del foro competente per le contestazioni avverso le notifiche di violazione del codice della strada. L'ultima proposta, in fase di trasmissione alle Camere, attiene alla profilazione normativa e giuridica del contratto di spedizione.

La seconda prevede l'approvazione di una Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della

“Onoriamo il nostro ruolo istituzionale di unica Organizzazione nazionale rappresentativa dell'intera filiera delle imprese logistiche. Così è da oltre 30 anni, e tale ruolo si estrinseca anche mediante la partecipazione al CNEL ed alla sua attività di iniziativa legislativa. E' una funzione protetta dal rango Costituzionale, e che consente ai Sistemi di Rappresentanza accreditati di rendere consulenza a Governo e Parlamento sulle istanze dei settori economico-produttivi rappresentati. Abbiamo fatto un gran bel lavoro, per proporre al Parlamento interventi normativi specifici che agevolino la logistica ed il trasporto delle merci, rendendo più competitiva l'industria italiana. In questo modo, obblighiamo politicamente il Decisore pubblico ad occuparsi di Logistica. In un Paese normale, in questa fase storica, non ce ne sarebbe bisogno. In Italia si” ha commentato il Direttore Generale di Confetra Ivano Russo. Il Presidente Guido Nicolini ed il Vice Presidente Confederale con delega alle semplificazioni Marco Migliorelli, hanno inoltre ringraziato il Presidente del CNEL Tiziano Treu ed il Segretario Generale Paolo Peluffo per aver posto la Logistica tra le priorità nella programmazione delle attività dell'Istituzione.



Al via iter parlamentare su iniziative di Confetra e Cnel

ROMA – Al via l'iter parlamentare delle proposte di legge avanzate da Confetra in ambito Cnel, ai sensi dell'articolo 99 della Costituzione con l'assegnazione alle Commissioni parlamentari di Camera e Senato.

La prima riguarda modifiche all'articolo 1 del D. Lgs n. 374/90, finalizzata

ad introdurre maggior armonicità e coordinamento nell'organizzazione dell'orario di lavoro per tutto il personale addetto alle operazioni di verifica.

La seconda prevede l'approvazione di una delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina complessiva afferente il sistema della logistica delle merci.

La terza propone modifiche al Comma 1 dell'art. 179 della L. 744 /75, si riferisce alla nota informativa unica alle autorità portuali, e riguarda il divieto di richiesta di comunicazioni già rese dai comandanti dei natanti.

La quarta, infine, prevede modifiche al Comma 2 dell'art. 7, del D. Lgs 150/2011, e riguarda l'indicazione del foro competente per le contestazioni avverso le notifiche di violazione del codice della strada.

L'ultima proposta, in fase di trasmissione alle Camere, attiene alla profilazione normativa e giuridica del contratto di spedizione.

“Onoriamo il nostro ruolo istituzionale di unica Organizzazione nazionale rappresentativa dell'intera filiera delle imprese logistiche. Così è da oltre 30 anni, e tale ruolo si estrinseca anche mediante la partecipazione al Cnel ed alla sua attività di iniziativa legislativa. E' una funzione protetta dal rango Costituzionale, e che consente ai Sistemi di rappresentanza accreditati di rendere consulenza a Governo e Parlamento sulle istanze dei settori economico-produttivi rappresentati.

Abbiamo fatto un gran bel lavoro, per proporre al Parlamento interventi normativi specifici che agevolino la logistica ed il trasporto delle merci, rendendo più competitiva l'industria italiana. In questo modo, obblighiamo politicamente il decisore pubblico ad occuparsi di logistica.

In un paese normale, in questa fase storica, non ce ne sarebbe bisogno. In Italia si” ha commentato il direttore generale di Confetra Ivano Russo. Il presidente Guido Nicolini ed il vice presidente confederale con delega alle semplificazioni Marco Migliorelli, hanno inoltre ringraziato il presidente del Cnel Tiziano Treu ed il segretario generale Paolo Peluffo per aver posto la logistica tra le priorità nella programmazione delle attività dell'Istituzione.

Relatore delle proposte in Assemblea, in questi mesi, è stato il delegato Confetra in Cnel Nereo Marcucci.

Un "Comitato Italia" per fare ripartire il Paese attraverso le infrastrutture / L'INTERVENTO

Da operatori economici che lavorano in un settore di frontiera come è quello della logistica, dei porti e dei trasporti, siamo però abituati a confrontarci con i fatti, con i problemi della quotidianità e quindi siamo costretti a essere molto pragmatici

*di Alessandro Laghezza**

Genova - La proposta di Pasqualino Monti di liberare le grandi opere dalla morsa della burocrazia, affidarne la programmazione, gestione e costruzione a un commissario e quindi abbattere i tempi di realizzazione ha incontrato in queste ore un coro di consensi. Persino in una politica attorcigliata su se stessa qualcuno inizia a pensare che il metodo Morandi, quello utilizzato con successo per la costruzione del ponte autostradale di Genova, possa essere copiato in una magnitudo nazionale e applicato con successo imprimendo quella scossa della quale il nostro Paese non ha solo bisogno; **è ormai indispensabile per la sopravvivenza del nostro sistema economico**. Da operatori economici che lavorano in un settore di frontiera come è quello della logistica, dei porti e dei trasporti, siamo però abituati a confrontarci con i fatti, con i problemi della quotidianità e quindi siamo costretti a essere molto pragmatici. E quindi proprio il consenso che la proposta di Monti sta raccogliendo ci obbliga ad affrontare da subito, in fretta e senza esitazioni, un interrogativo. **Come? Come liberare il sistema infrastrutturale italiano dal giogo della burocrazia e di un Codice degli appalti profondamente e mortalmente sbagliato?** Come arrivare nei tempi più brevi possibili alla scelta di un commissario alle infrastrutture e all'attribuzione a questo commissario di poteri straordinari presumibilmente per i prossimi cinque anni? Come bypassare i meccanismi perversi di una finta democrazia del consenso e dei permessi e centrare il risultato? Come ottenere che a occupare questa posizione sia un uomo fuori dal coro, fuori dai partiti, qualcuno che abbia dimostrato che si può fare, anche a rischio personale, ma si può fare? A Genova il sindaco Bucci, uomo nato e cresciuto nel mondo delle aziende internazionali, manager approdato quasi per caso alla guida di una grande città, ha affermato un **"metodo Genova"** contraddicendo tutto quanto di negativo anche in tema di organizzazione, gestione della cosa pubblica, proprio Genova e il suo porto avevano per decenni impersonato. Lo ha fatto per i suoi meriti personali ma anche sulla base della grande spinta dell'opinione pubblica seguita al crollo del Morandi, che ha portato la politica a dover dare risposte urgenti con il Decreto Genova.

Se si vuole replicare un caso Genova e commissariare l'Italia, perché è di questo che stiamo parlando, bisogna avere un grande coraggio e tutti noi, specie uomini di impresa e di associazione, dobbiamo essere pronti a metterci la faccia e a dedicare a questo progetto, essenziale per le nostre aziende e per chi nelle nostre aziende lavora e vitale per il sistema Paese, una parte del nostro tempo. Dobbiamo essere in grado di mobilitare l'opinione pubblica e politica come avvenne nei

giorni successivi alla caduta del Morandi. Il primo passo per riappropriarci del nostro Paese passa attraverso i numeri. Non credo di sbagliarmi quando affermo che un progetto rivoluzionario di questo tipo, deve essere compreso dalla gente comune, dall'opinione pubblica che deve fornire all'idea un motore inarrestabile. E i numeri sulle conseguenze di questo progetto vanno cercati, messi in fila. Ciascuno di noi deve impegnarsi a trovarli. Non basta affermare che il Pil crescerà del 2 o il 3%.

Per ogni opera bisogna formulare esempi, fare previsioni sull'occupazione derivante dalla costruzione di opere, ma anche dallo sblocco di economie e di intere aree di Italia che oggi sono dormienti. Il materiale scientifico esiste ed è molto ampio, ma va convertito in dato facilmente comprensibile e comunicabile. Quando dissi pochi giorni fa che realizzare l'intera Ferrovia Pontremolese costa quanto due anni di salvataggio Alitalia intendevo esattamente questo. Numeri, fatti, priorità. Impegniamoci tutti a raccogliere questi numeri, metterli in un grande contenitore e comunicarli all'opinione pubblica attraverso un vero e proprio **"Comitato Italia"**. Per uscire fuori dal chiuso dei nostri convegni e parlare a milioni di persone, non a qualche migliaia di addetti ai lavori come abbiamo fatto fino ad oggi. Pasqualino Monti si è fatto promotore dell'idea? Bene, affianchiamolo e diamogli gli strumenti per vincere la battaglia tutti insieme, contro una burocrazia che ci soffoca ed una politica che non ci rappresenta.

*L'autore è presidente di Confetra Liguria

Autorità di sistema portuale: enti pubblici e non imprese. È tempo di agire in profondità / L'analisi

È ormai diventato un fronte compatto quello che chiede al Governo di [respingere l'impostazione della Commissione europea](#) a proposito della natura giuridica delle ADSP come "imprese" ai fini della sottoposizione delle stesse all'imposizione fiscale.

Tutti quanti sappiamo che, ove l'Italia non si opponesse alla decisione della Commissione di avviare [la procedura di infrazione](#) per aiuti esistenti, la qualificazione delle ADSP come imprese aprirebbe una breccia nei nostri porti, e nella disciplina ad essi relativa, paragonabile alla nota palla di neve che diventa valanga.

Di tutto abbiamo bisogno nei nostri porti meno che di una nuova stagione di incertezze normative, o peggio di machiavelliche inerzie sperando di usare gli interlocutori di Bruxelles come "pedine" per imporre disegni di politica portuale irricevibili se prospettati frontalmente. Tanto più quando altrove **la logistica e i porti corrono**, e sono ben lieti se gli scali italiani si inceppano.

Men che meno si ha bisogno di pensare a nuovi cantieri di riforma della l. n. 84/1994: salvo lo svecchiamento di qualche norma divenuta palesemente obsoleta, inapplicabile, e inapplicata, nonché un forte impulso alla semplificazione (beninteso, non solo per le gare di appalto gestite dalle ADSP), la nostra disciplina va bene così: si tratta solo di applicarla senza gold plating e dannose superfetazioni. E anzi, a mio avviso **neppure vi è bisogno di modifiche dell'attuale testo legislativo**, ben potendosi operare con gli strumenti dell'interpretazione adeguatrice delle norme, con l'abolizione di faticose procedure interne, e l'adozione delle migliori pratiche orientate al risultato dell'azione amministrativa.

I segnali quindi per una maggiore compattezza di tutto il cluster italiano fanno ben sperare. E il Governo mi pare abbia a questo punto anche un chiaro mandato politico (e apartitico) per non... abbozzare, e anzi per far comprendere alla Commissione non solo la validità dell'impostazione delle nostre regole e della nostra governance sui porti, ma anche – e soprattutto – **la loro piena conformità con le norme UE**.

È tempo di farlo, e di farlo approfonditamente e con convinzione. Del resto, sul piano tecnico-giuridico, **i contributi conoscitivi raccolti in questi mesi**, e riflessi anche in molte delle prese di posizione fatte arrivare al Governo, paiono più che completi e sufficienti al fine di impostare una seria e credibile posizione che l'Italia può rappresentare a Bruxelles.

Porti

Rossi: «Modello Genova per liberare 1 miliardo»

Raoul de Forcade

I porti italiani hanno a disposizione circa un miliardo di euro che non riescono a investire perché bloccati da burocrazia, codice degli appalti e codice ambientale. A denunciarlo è Daniele Rossi, presidente di Assoport (oltre che dello scalo di Ravenna), il quale sostiene che il Paese «ha bisogno di uno shock normativo» per levarsi dall'impasse. Uno shock che potrebbe arrivare grazie «all'applicazione ai porti del modello adottato da Genova per la ricostruzione del ponte che sostituirà il viadotto Morandi».

Gli scali italiani, afferma il leader dell'associazione che li riunisce, «sono nella medesima situazione del resto del Paese. Non c'è un'incapacità di spendere i soldi, né mancanza di fondi. Il problema sono l'eccesso di burocrazia, il codice degli appalti e quello dell'ambiente. Nessuno vuole, beninteso, rallentare i controlli o eliminare le

regole. Ma occorre fare in modo che per realizzare un'opera in Italia non ci vogliano più dai 13 ai 17 anni».

La vicenda della ricostruzione del Morandi, prosegue Rossi, «ha dimostrato che quando si vuole qualcosa la si può fare. Il modello Genova va preso in considerazione anche per i porti. Basterebbe attribuire i poteri del commissario ai presidenti delle Autorità di sistema portuale per un periodo sperimentale di 3 o 5 anni. E sono sicuro che i problemi burocratici si sbloccherebbero. Le Adsp riuscirebbero così a spendere il miliardo di euro che hanno nelle casse e a creare un circolo virtuoso che permetterebbe di generare investimenti, nel privato, pari ad almeno un altro miliardo. Non dimentichiamo, poi, che gli investimenti sulle banchine ne portano altri su ferrovie, strade e industria nonché sulla tutela dell'ambiente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Coronavirus, gli effetti sulla crescita mondiale sono stati sottostimati?

Morena Pivetti

Mentre l'Italia resta con il fiato sospeso, in attesa di capire **a quale velocità l'epidemia da coronavirus** che si è appena manifestata in Lombardia e Veneto si espanderà e dove, quali saranno i numeri delle persone infettate e quale l'impatto sul Paese, il mondo comincia a tirare le prime somme sugli effetti economici prodotti dall'emergenza sanitaria sviluppatasi in Cina e che si allarga sempre più a macchia d'olio agli altri continenti.

“I Paesi non stanno trattando il virus come nemico pubblico numero uno, la finestra temporale per evitare la pandemia sta per chiudersi. Siamo preoccupati, soprattutto rispetto alle aree del mondo con sistemi sanitari meno avanzati”, ha di nuovo lanciato l'allarme il direttore generale dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, Tedros Adhanom Ghebreyesus, prima di precipitarsi in Africa, il continente che preoccupa di più, a incontrare i ministri della sanità dei governi locali.

Anche le ultime notizie dalla Cina sono tutt'altro che rassicuranti: confermano che l'epidemia non ha ancora toccato il picco, che Pechino è a rischio, che ci sono focolai nelle prigioni mentre il contagio sta mettendo in ginocchio la Corea del Sud e colpisce l'Iran.

La sensazione è che finora ad essere sottovalutata non sia stata solo l'irresistibile infettività del virus ma anche il suo impatto sulla crescita mondiale, sulla produzione industriale e sui servizi, che tutto sommato la comunità mondiale pensi di essere ancora al “business as usual”. Proprio nelle ultime ore, però, si sono levati i primi “warning”, i primi avvisi, dal Wall Street Journal al Financial Times: il gotha del giornalismo economico mondiale segnala i primi cedimenti delle Borse e si interroga sulle conseguenze che provocherà l'isolamento forzato della seconda superpotenza economica globale, lo stand by della fabbrica del mondo che manda in crisi le supply chain dell'automotive e non solo.

È vero però che fare previsioni a medio-lungo termine è molto complicato quando ancora “non si sa esattamente come si trasmetta il virus – ammette il direttore generale di Confetra, la Confederazione del trasporto e della logistica, Ivano Russo – se, per esempio, passa anche attraverso le merci. Molto dipende dalla diffusione che avrà in altre aree della Cina, oltre a quelle già colpite, dall'evoluzione della malattia”. I primi “danni”, però si vedono già. E si contano. Il trasporto e la logistica, di persone e merci, sono tra i primi settori colpiti: il traffico mondiale dei contenitori (un quinto del tonnellaggio mondiale via mare) potrebbe contrarsi di qualche milione di TEU: il gigante danese dello shipping, Maersk, che detiene il 20% del mercato, ha annunciato un “febbraio molto, molto debole” e la speranza che il rimbalzo inizi da aprile. Intanto sconta la conseguente riduzione dei prezzi dei noli.

Numeri nettamente negativi si annunciano per il trasporto aereo: il direttore e Ceo della Iata, l'Associazione mondiale delle compagnie aeree, Alexandre de Junac, prevede un crollo del 4,7% dei passeggeri, il primo da 11 anni, dalla grande crisi del 2008, con conseguente perdita di ricavi per più di 29 miliardi di dollari, di cui 27,8 miliardi nella regione dell'Asia-Pacifico e i restanti 1,5 miliardi nel resto del mondo. Air France/Klm prevede tra i 150 e i 200 milioni di euro di ricavi in meno e l'australiana Qantas un impatto finanziario di 6-8 mesi e 74 milioni di dollari australiani di profitti in meno.

Tra le prime vittime del coronavirus ci sono il turismo, le crociere (quasi 12 milioni di presenze in Italia nel 2019) e le manifestazioni fieristiche: all'appello a febbraio in Italia mancheranno 450-500mila turisti cinesi, con “il mercato della Cina che almeno nel primo semestre di quest'anno sarà off limits”, annuncia allarmato il presidente di Federalberghi Bernabò Bocca. Ad aumentare il danno va ricordato che i cinesi sono viaggiatori di fascia alta, secondo i dati delle

vendite tax free elaborate da Planet Italia valgono il 36% del mercato italiano e uno scontrino medio di 1.129 euro. A Milano la spesa dei cinesi vale il 27% degli acquisti effettuati da stranieri, con una spesa media di 1.316 euro.

Milano sta pagando dazio anche sulle sue famose e affollate manifestazioni fieristiche: Milano Moda Donna, il primo test sul fashion, ha dovuto rinunciare a 1.000 visitatori, che ha provato a raggiungere via streaming. Micam, il Salone della Calzatura, ha registrato 3.000 presenze in meno, Prada ha cancellato lo show a Tokio, Chanel quello programmato in Cina. Trema già il Salone del Mobile (in calendario dal 21 al 26 aprile) che potrebbe addirittura accusare il crollo di 35mila visitatori cinesi. Con tutto quel che ne consegue, per i settori del lusso e della moda, che rischiano di essere i primi caduti sul campo in termini di produzione futura. Senza dimenticare le diverse manifestazioni mondiali cancellate, dal Mobile World Congress di Barcellona al Beijing Autoshow previsto dal 21 al 30 aprile.

Pian piano le “disruption”, le interruzioni, in cerchi concentrici si trasferiscono all’industria, alle catene produttive, in primis dell’industria dell’auto: dalla Cina non arrivano più i componenti per far funzionare gli stabilimenti europei, vedi gli annunci di Fca e Bmw e di Hyundai per la Corea. A cui si aggiunge l’impatto delle mancate vendite in Cina: nei primi 16 giorni di febbraio sono state acquistate appena 4.909 auto, -92% su febbraio 2019. Le ripercussioni si faranno sentire in molti altri settori, dall’elettronica – Apple ha rivisto al ribasso le stime per il 2020 mandando in negativo Wall Street perché lo stabilimento di assemblaggio in Cina è fermo – alla farmaceutica, a quasi tutto il resto.

A differenza di quanto accaduto con l’epidemia di Sars nel 2003, i due principali effetti depressivi sull’economia mondiale del Covid-19, sull’industria – le mancate produzioni di beni finiti, di componenti e di semilavorati in Cina insieme alle interconnessioni con gli altri Paesi – e sui consumi, i mancati acquisti dei milioni di cinesi in quarantena, si sommano a una crescita mondiale che stenta a riprendere vigore. Così, ci si comincia ad interrogare sulla bontà di un modello economico globale che ha fatto del gigante asiatico la manifattura del mondo e se non sia il caso di rivederlo.

Le risposte alle molte domande che restano in sospeso le daranno solo la durata, l’estensione e la virulenza dell’epidemia. Che ci mostrerà, letta in controluce, cosa significhi davvero vivere nell’era della globalizzazione

Milano – **“Avevamo stimato un calo del 20-30% dei traffici da e per i 13 porti italiani che operano nel segmento container. Ora, questa previsione non ha più senso:** perché siamo di fronte ad un evento imprevedibile che sta mettendo definitivamente in ginocchio il mondo del trasporto pesante. I dati che ci arrivano parlano di zero fatturato, merci sospese e magazzini chiusi nelle aree colpite dal virus. In più, la situazione sta peggiorando di ora in ora a macchia di leopardo in diverse aree del Paese”.

Lancia un grido di allarme, **Maurizio Longo, segretario nazionale di Trasportounito, associazione di categoria che sul territorio italiano rappresenta centinaia di imprese del settore.**

“Sembra la fine del mondo, la crisi sta precipitando: quindi, diventa difficile fare ulteriori stime. Il problema già era tangibile prima dell’escalation del virus perché i container arrivavano vuoti in Cina, non a caso nei porti cinesi tuttora hanno problemi a trovare aree libere dove depositarli. In più, le fabbriche e i centri logistici del Paese sono chiusi e **gli scambi commerciali con l’Europa si stanno avvicinando praticamente allo zero**”, aggiunge Longo.

Le ripercussioni negative giocoforza si riflettono in Italia: **“Ancora una volta il traffico merci tra il porto di Genova e i centri logistici di Milano è vicino allo zero assoluto a fronte delle ordinanze dell’Authority e dei terminal che di bloccano le attività”.** La situazione è surreale anche lungo il **valico del Brennero**, dove il traffico da e per l’Austria dei Tir italiani è allo stato attuale inesistente, dopo le restrizioni introdotte il primo gennaio 2020 dal governo di Vienna per limitare il traffico pesante. “Spero che la Ue intervenga con sostegni al settore e che non lasci l’Italia da sola”.

Prima dell’acuirsi della crisi, Trasportounito aveva calcolato che in Cina il Coronavirus e la coincidenza dell’epidemia con il Capodanno cinese avevano messo fuorigioco fra il 40 e il 50% degli autisti di Tir con l’effetto indotto di rendere ogni giorno più problematico il funzionamento della catena logistica e il movimento in-out dei container nei grandi porti della Cina.

L’effetto domino del Coronavirus aveva colpito pesantemente anche le rotte marittime dei traffici container con diminuzioni superiori al 30% nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte fra la Cina e l’Europa.

Inevitabilmente questa flessione ha avuto ripercussioni anche sui volumi dei porti e dei terminal italiani, colpendo direttamente la catena del trasporto e generando una crisi sull’autotrasporto italiano chiamato da un lato, ad affrontare un certo rincaro nei prezzi del carburante (dopo il temporaneo calo causato più da logiche geopolitiche che da un effettivo rapporto fra domanda e offerta), e dall’altro le conseguenze destinate ad accentuarsi ogni giorno di più di una contrazione dei traffici e quindi della domanda di trasporto

Cargo bloccati, tir in quarantena, porti ingolfati: la filiera della logistica a un passo dal KO

Confetra: "Serve una task force nazionale, non c'è una regia del Governo". Fonti del Mit provano a rassicurare: "A breve un tavolo". Le esperienze di chi lavora nel campo: "Siamo in preda al delirio"

[By Claudio Paudice](#)

“Siamo in preda al delirio”. Operazioni doganali a rilento, trasportatori bloccati in quarantena, linee cargo chiuse, ritardi pesanti nelle spedizioni, pratiche ingolfate che continuano a sovrapporsi. È la drammatica fotografia di una filiera, quella della logistica e dei trasporti, abbandonata a se stessa e ad un passo dal KO tecnico. [Lo scollamento istituzionale nella catena di comando](#) nel pieno dell'emergenza Coronavirus, immortalato dal plateale scontro tra Governo e Regioni di questi giorni, si sta trasmettendo violentemente ai vari settori produttivi del Paese, che rischia così di pagare un caro prezzo a una nevrosi collettiva più virale dello stesso virus made in China. La mancanza di una regia centralizzata precisa e dettagliata si mostra in tutta la sua cruda brutalità nel settore della logistica, vitale per un Paese esportatore come l'Italia: è composto da più di 100mila imprese, 85 miliardi di euro di fatturato e un milione e mezzo di addetti, ed è l'imprescindibile punto di raccordo tra manifattura e commercio.

Ogni anello della catena, denunciano le associazioni di categoria, si muove in autonomia di fronte alle incertezze generate dall'epidemia e dalla psicosi: mancano un coordinamento centrale da parte del Governo e indicazioni omogenee per le strutture periferiche e concessionarie. Il primo esempio degli effetti dell'assenza di una centrale di comando è nel porto di Genova, primo in Italia per movimentazione di container, ma anche altrove si stanno verificando episodi simili. “Qui il personale degli uffici Usmaf (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera, ndr) che dovrebbe fare controlli sulle merci è stato dirottato al controllo sulle persone, provocando enormi ritardi nelle spedizioni e in tutte le pratiche di movimentazione”, denuncia Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione delle imprese dell'intera filiera logistica. “Se continua così il rischio degli scaffali vuoti nei supermercati si fa sempre più reale”. Gli fa eco Silvia Moretto, presidente di Fedespedi: “Ora che i pochi medici delle Usmaf, già sotto organico, sono stati spostati ai controlli sulle persone, i servizi alla merce sono paralizzati e questo non è accettabile. La nostra logistica così rischia il KO tecnico”, ha scritto in una lettera inviata al Ministero dei Trasporti. Parole che trovano conferma nei dati forniti da Giampaolo Botta, direttore generale di Fedespedi Genova: “Noi abbiamo arretrati Usmaf per oltre mille pratiche, e sono in peggioramento. I tempi medi di evasione per i nulla osta sanitari sono di 7/8 giorni, prima del coronavirus erano di due giorni. Tutte le risorse sono destinate ai controlli di passeggeri ed equipaggi. Il costo medio per contenitore in sosta è di 100 euro in più, parliamo di 100mila euro giorno solo per le pratiche in attesa”.

Insomma, un disastro. I rallentamenti si accumulano anche nel settore cargo. A causa dell'emergenza da coronavirus, le tempistiche per il rilascio dei nulla osta sanitari da parte dell'Usmaf sono di quattro o cinque giorni all'aeroporto di Linate, cinque/sei a Malpensa. Proprio da Malpensa la Kuwait Airways ha sospeso i voli e “ora molti associati chiamano per sapere se anche altre compagnie stanno sospendendo i voli”, lamenta Associazione Nazionale Agenti

Merci Aeree. La stessa associazione si aspetta a febbraio un calo del traffico destagionalizzato del 6% rispetto all'anno scorso nel principale aeroporto milanese. Un dato emblematico e allarmante, se si pensa che Malpensa vale da sola il 70% del settore cargo nazionale.

Nell'area di Cuneo gli autotrasportatori sono in allarme: "Abbiamo clienti che hanno una autonomia di materiale ancora per un paio di giorni, poi saranno obbligati a fermare le linee di produzione! Inoltre ci sono i committenti che ci chiedono dichiarazioni in merito agli spostamenti degli autisti", per sapere se sono transitati dalle aree dei focolai, ci scrive una impresa. "Siamo alla follia, un disastro". Chi è nel settore parla apertamente di una "follia collettiva": ci sono armatori che richiedono alle società di autotrasporto di prendere dei provvedimenti non richiesti dalle autorità sanitarie: "Gentile Fornitore, a seguito dell'entrata in vigore delle nuove normative inerenti il COV 2019 con la presente siamo a richiedervi conferma scritta che tutti i dipendenti non siano residenti o siano transitati nelle aree oggetto di provvedimenti restrittivi nei 14 giorni precedenti la data di emissione delle ordinanze, e che vi sia fornitura al personale viaggiante di guanti monouso e mascherine FFP2 con le istruzioni sul corretto utilizzo degli stessi", si legge in una di queste richieste, anche se non ci sono provvedimenti del Governo che stabiliscano l'obbligo per gli autisti di indossare la mascherina.

Ma il panico da coronavirus ha travalicato anche i confini nazionali e contagiato i partner commerciali. "A causa delle restrizioni imposte dal Ministero della Sanità rumeno il regolare flusso dei camion è compromesso", ci fa sapere un'azienda italiana di autotrasporto. "Gli autisti che tornano in Romania dopo che sono stati in Italia e/o anche solo transitati nelle zone a rischio (Lombardia e Veneto) vengono messi in quarantena. A causa di questo provvedimento il flusso dei mezzi è al momento più che dimezzato". Non solo: ieri i portuali di La Valletta e Paola a Malta si sono rifiutati di scaricare la merce trasportata da due mercantili italiani, la Eurocargo Malta della Grimaldi Lines e Maria Grazia Onorato della Onorato Group, adducendo come motivazione l'assenza di fiducia nella regolarità della documentazione sui controlli effettuati.

La categoria, come detto, è in allarme rosso. Il presidente di Confetra Guido Nicolini ha inviato oggi una lettera alla ministra Paola De Micheli, parlando di un "grave rallentamento operativo - spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali. Abbiamo bisogno di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro Ministero di riferimento", ha chiesto la confederazione di imprese logistiche. La lettera fa seguito a quella inviata il 24 febbraio da Assiterminal-Confindustria alla Direzione Generale del Mit, e che coincide con quanto richiesto ancora oggi da Confrtrasporto-Confcommercio al Governo, tutte con la richiesta di un coordinamento unico della filiera. Fonti del ministero contattate dall'Huffpost fanno sapere che nei prossimi giorni verrà convocato un tavolo per affrontare le questioni.

Per le associazioni, tuttavia, il tempo a disposizione è poco e gli approvvigionamenti iniziano a scarseggiare in diverse realtà territoriali. Non solo: le imprese hanno già manifestato un profondo disappunto per la decisione del Governo Conte di inserire tra le misure di contenimento dell'epidemia previste dal primo DPCM sul coronavirus la sospensione dei servizi di trasporto non solo delle persone ma anche delle merci su gomma e ferro, provenienti dalle aree dei focolai. "Per quale motivo", chiede Russo, "se le merci non sono veicolo di diffusione del virus?".

CORONAVIRUS: CONFETRA A DE MICHELI, CREARE TASK FORCE

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 26 feb. - Confetra chiede al governo la creazione di una "task force che possa ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali". In una lettera alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, il presidente della confederazione, Guido Nicolini, lamenta che nonostante siano passati parecchi "giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19, ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure", sottolinea, "le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi. Sono le imprese in prima linea che garantiscono ogni giorno la logistica delle merci, per la produzione industriale e per i consumi, anche in una condizione oramai di grave rallentamento operativo - spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali. Sono e siamo certi", conclude, "che Lei vorrà adoperarsi in tale direzione, nella convinzione che ulteriori rallentamenti del ciclo distributivo provocherebbero la totale ed immotivata paralisi del Paese". (AGI)

Mau

261246 FEB 20

NNNN

CORONAVIRUS: **CONFETRA**, NOSTRE AZIENDE IN TRINCEA, SERVE TASK FORCES
AGENZIA KRONOS
SEZIONE ECONOMIA
CORONAVIRUS: **CONFETRA**, NOSTRE AZIENDE IN TRINCEA, SERVE TASK FORCES =

Roma, 26 feb. (Adnkronos) - "Onorevole Ministra, sono ormai passati giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19, ed ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi." E' quanto scrive **Confetra** in una lettera inviata al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli.

"Abbiamo bisogno - chiede ancora **Confetra**- di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro Ministero di riferimento, che possa ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete, stradale e ferroviaria, e tutti i nodi, portuali e aeroportuali, nazionali".

(Sec-Tes/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222
26-FEB-20 13:27

NNNN

Il Coronavirus fa litigare le associazioni. Assiterminal: “Troppe posizioni estemporanee”

26 Febbraio 2020 - Vito de Ceglia

Milano – **Basta speculazioni, allarmismi e subito una cabina di regia con il ministero dei Trasporti** per informare in modo corretto e uniforme, a livello nazionale, gli operatori portuali. **E’ il “triplice” appello che arriva da Assiterminal**, l’associazione italiana dei terminalisti, che lamenta un’eccessiva e generalizzata enfaticizzazione nei confronti del fenomeno Coronavirus, a partire da alcuni esponenti di rilievo del cluster marittimo-portuale.

“In questi giorni, sentiamo posizioni estemporanee a tutti i livelli, anche nel nostro settore come quelle di **AssArmatore**, che chiede l’azzeramento della tassa di ancoraggio, e di **Federlogistica**, che chiede una riduzione dei canoni concessori. Il mio invito è quello di restare tutti calmi, uniti e valutare insieme l’impatto del virus a bocce ferme. Perché affrontare il problema in questi termini e con questi toni rischia solo di avere un impatto negativo maggiore sull’economia che non gli effetti stessi del virus”, obietta **Luca Becce, presidente di Assiterminal**. “E’ vero: le notizie che arrivano dalla Cina parlano già di un calo significativo dei traffici – aggiunge -. Però, il Coronavirus non è la peste: prima di farci prendere dal panico e cominciare a chiedere riduzioni o zero tasse, cerchiamo di affrontare il fenomeno in modo razionale, innanzitutto applicando con scrupolo tutte le indicazioni di carattere sanitario necessarie per il contenimento del virus”.

In questi giorni, il ministero dei Trasporti non sta dando risposte? “Non siamo contenti, diciamo che ci risponde poco – risponde **Alessandro Ferrari, direttore generale di Assiterminal** -. Al ministero della Salute abbiamo invece un canale diretto con la divisione del dottor Dionisio, e lo stesso accade con Confindustria che ci sta aiutando nella gestione dell’emergenza per fornire contributi utili ai nostri associati. Ad esempio, **sappiamo che è pronto un Dpcm con il quale il Governo dovrebbe dare priorità nella fornitura di dispositivi di protezioni individuali e di presidi sanitari per gli operatori**. Tramite la struttura confindustriale abbiamo la possibilità di accelerare queste comunicazioni agli associati”. Il discorso cambia quando si parla del cluster marittimo-portuale: “**Stiamo cercando di avere un coordinamento anche con le associazioni di categoria del nostro settore. Coordinamento che fino ad oggi non c’è stato**, a differenza del mondo aeroportuale che, grazie all’Enac, ha creato un punto di raccordo per divulgare informazioni univoche a tutti gli operatori della filiera”, osserva il direttore.

Che cosa sta accadendo nei porti italiani? “Fino a 2 giorni fa **Assiterminal e Confetra hanno chiesto** al ministero dei Trasporti di creare una cabina di regia o dei punti di contatto sul territorio per ricevere informazioni uniformi.

Logistica e coronavirus, Confetra prova a scuotere il governo

Genova - Nicolini (presidente nazionale) e Laghezza (presidente ligure) chiedono un coordinamento del governo perché il settore della logistica e dei trasporti non rimangano della crisi da coronavirus

26/02/2020

Genova - "Leggendo le cronache di un Paese che sta vivendo uno stato di emergenza, in parte reale e in parte psicologica, emerge ormai con drammatica certezza che la vittima predestinata del contagio da Coronavirus è e sarà certamente la nostra economia, già peraltro debilitata da anni di crescita zero; a essere lesionato in modo gravissimo sarà l'unico settore realmente vitale (o forse sarebbe più giusto affermare che lo era) quello legato all'interscambio sull'estero. Con la locomotiva del mondo, ossia la Cina, parzialmente ferma ed ampie aree di Italia che si stanno bloccando, sarà proprio l'import ed export di beni e prodotti finiti a pagare, insieme al turismo, il prezzo più alto".

Ad affermarlo è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria e presidente della commissione logistica di Confindustria-La Spezia. Secondo le stime di importanti soggetti internazionali, in Europa è prevedibile attendersi un calo del movimento container da e per la Cina pari al 30% nei prossimi due mesi, percentuale sottostimata visto che ancora non può tenere conto delle conseguenze dell'emergenza tutta italiana in continua evoluzione.

"In questo contesto - dice Laghezza - è chiaro che portualità e logistica pagheranno un prezzo altissimo e che, pur nel rispetto delle massime precauzioni sanitarie, è oggi prioritario e urgente evitare a ogni costo che psicosi e allarmismi si trasformino in un blocco dei nostri porti e, al tempo stesso, che un black out nella movimentazione e circolazione delle merci provochi ulteriori e oggi incalcolabili danni. La logistica non può subire decisioni emotive, non può diventare vittima di un mancato coordinamento. Per questo occorre l'immediata istituzione di una cabina di regia nazionale per garantire la coerenza delle misure adottate a livello locale ed evitare che scelte errate o territoriali inducano le grandi compagnie armatoriali a dirottare le loro navi verso porti diversi da quelli italiani. È preciso dovere delle Istituzioni assicurare i mercati circa la piena operatività, affidabilità e l'efficienza dei nostri controlli sanitari; è inoltre urgente definire e fornire un sostegno economico immediato e concreto al settore logistico, ovvero a un comparto strategico per il Paese, che abbandonato a se stesso da solo non può reggere l'impatto di una catastrofe di simili proporzioni destinata a ripercuotersi proprio attraverso la crisi della logistica su tutto il tessuto economico del Paese -conclude Laghezza -. Le imprese della logistica e del trasporto erano già state messe in ginocchio dal black out della rete infrastrutturale; l'effetto Coronavirus rischia di essere letale".

L'intervento di Laghezza segue, a livello nazionale, la lettera inviata dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, inviata al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli:

"Onorevole Ministra - scrive Nicolini - sono ormai passati giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19, ed ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi. Sono le imprese in prima linea che garantiscono ogni giorno la logistica delle merci, per la produzione industriale e per i consumi, anche in una condizione ormai di grave rallentamento operativo - spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali. Abbiamo bisogno di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro ministero di riferimento, che possa ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferro-viaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali. Sono e siamo certi che Lei vorrà adoperarsi in tale direzione, nella convinzione che ulteriori rallentamenti del ciclo distributivo provocherebbero la totale ed immotivata paralisi del Paese".

Rossi (Assoport) rassicura: “Le merci non sono veicolo per il Covid-19”

26 Febbraio 2020 - 12:48

L'associazione nazionale delle Autorità di sistema portuale, Assoport, prova a gettare acqua sul fuoco della psicosi legata alla diffusione del Coronavirus che in certi casi si è allargata anche ai lavoratori attivi negli scali marittimi. “Confermo che i porti sono costantemente monitorati dalle autorità sanitarie, tramite gli uffici di sanità marittima, con la collaborazione della Capitaneria di Porto, l'Autorità di sistema portuale e tutte le istituzioni. Le merci non sono veicolo per il COVID-19, e per quanto riguarda il traffico passeggeri sono in atto controlli sanitari dedicati” ha dichiarato il presidente di Assoport, Daniele Rossi, a seguito dei provvedimenti assunti nelle regioni del nord dopo la diffusione del virus in alcune regioni settentrionali. Con l'obiettivo di scambiare informazioni e adottare misure e prassi condivise e coordinate tra tutti i principali porti, l'Associazione ha deciso di convocare una riunione in videoconferenza questa mattina. Si tratta di un conclave di funzionari e dirigenti che lavorano quotidianamente sulle questioni operative nei porti, che hanno avuto modo di collegarsi tutti insieme con Assoport.

“Vogliamo essere utili per fronteggiare al meglio questo periodo. Sono certo che tutti insieme possiamo trovare una linea comune che sia utile per evitare anche ingiustificati allarmismi, che, come già detto, sarebbero molto dannosi per l'economia” ha proseguito Rissi. “Al tempo stesso stiamo valutando se inoltrare una richiesta ai ministeri dei trasporti e della salute per eventuali direttive nazionali su comportamenti comuni specifici, nel caso dovessero protrarsi gli effetti delle ordinanze regionali. Intanto, stiamo lavorando secondo le indicazioni della circolare del Ministero della salute che contiene indicazioni e suggerimenti generali”.

Commercio 'Il panico uccide le nostre imprese'

Il presidente di Confcommercio Odone: "Subito un tavolo operativo in Camera". Appelli anche da spedizioni, trasporto e logistica

di Massimo Minella

È la paura, e non il virus, a uccidere le imprese. Quel panico incontrollato che spinge la gente a evitare ogni tipo di contatto e quindi anche a tenersi lontano dagli esercizi commerciali. Nessuno può permettersi di sottovalutare il problema sanitario, ma da qui a estendere l'allarme alle merci in movimento o dentro ai negozi, ce ne passa. Anche per questo, spiega il presidente di Confcommercio Genova Paolo Odone, serve subito un tavolo di confronto fra tutte le categorie. La regia, ovviamente, dovrà essere affidata alla Camera di Commercio, che Odone ha guidato per 17 anni, prima di lasciare la presidenza a Gigi Attanasio. Ora il commerciante di lungo corso, presidente dell'aeroporto e profondo conoscitore delle dinamiche sociali e culturali di Genova, chiede un momento di pausa, per fermarsi a riflettere su ciò che sta accadendo.

Il momento, oggettivamente, non è dei migliori per il mondo del commercio. Anche per altri motivi, la crisi che non ha ancora smesso di mordere, le tensioni legate ai possibili sbarchi di nuove realtà della grande distribuzione, quel rapporto ondivago con la politica che, solo a tratti, mostra attenzione ai problemi della categoria. Ma l'emergenza coronavirus chiama a tutti a prendere coscienza di questo e degli altri problemi. E non è un caso che, nelle stesse ore in cui Odone lancia il suo appello, anche da altri comparti economici e produttivi suonano analoghi allarme. Lo fanno gli spedizionieri nazionali di Federspedi, i rappresentanti della merce, Federlogistica-Contrasporto e gli autotrasportatori. Tutti a ribadire l'esigenza primaria della salute dei cittadini, senza però colpire indiscriminatamente le categorie economiche, soprattutto quelle che trasportano la merce via mare, oppure la trasferiscono dalle banchine ai centri di distribuzione fino al cliente finale, che è poi la casa di ognuno di noi.

«Il Coronavirus ha generato in queste settimane, oltre che gravi implicazioni di tipo sanitario, anche due importanti ricadute negative su tutto il paese: da un lato sotto l'aspetto sociale una sorta di apprensione collettiva che in taluni casi è sfociata in atteggiamenti di panico e dall'altro per quanto attiene il versante produttivo una frenata di ampi settori economici, in generale destinata purtroppo a crescere ulteriormente», spiega Confcommercio Genova. È la premessa a una serie di richieste specifiche che l'associazione, in linea con quella nazionale, chiede al governo: la proroga delle scadenze fiscali e contributive, la moratoria dei mutui e l'attivazione del fondo centrale di garanzia, l'u-

Confetra Liguria Export e turismo le più colpite

«Leggendo le cronache di un Paese che sta vivendo uno stato di emergenza, in parte reale e in parte psicologica, emerge ormai con drammatica certezza che la vittima predestinata del contagio da Coronavirus è e sarà certamente la nostra economia, già peraltro debilitata da anni di crescita zero; a essere lesionato in modo gravissimo sarà l'unico settore realmente vitale quello legato all'interscambio sull'estero». Ad affermarlo in una nota è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria.

tilizzazione degli strumenti di cassa integrazione e del fondo di integrazione salariale anche in favore dei dipendenti di micro e piccole imprese, un sistema di indennità per i lavoratori autonomi una mobilitazione straordinaria dei piani promozionali per l'export e della diplomazia commerciale a tutela del made in Italy e del turismo italiano, misure per il settore dei trasporti quali la sospensione delle tasse di ancoraggio nei porti, il rafforzamento della sanità marittima e la riduzione dei canoni di concessione demaniale per le imprese terminaliste dei porti.

«Ho sentito tutte le associazioni rappresentative dell'economia genovese e ligure trovandole pienamente concordi per costituire un tavolo congiunto in Camera di Commercio per ricondurre la problematica del coronavirus ai reali livelli di pericolo e per studiare tutti insieme le iniziative e le soluzioni a favore delle imprese che dovranno anche essere portate doverosamente all'at-



▲ In Camera La sala dorata della Camera di Commercio

"Non credo che si possa sopportare a lungo il combinato disposto dei riflessi economici del virus e della concorrenza dei grandi marchi"

tenzione della Regione Liguria in modo da offrire una concreta base di lavoro», spiega Paolo Odone, ricordando poi come questo problema si sommi a una già difficile contesto fatto di crisi generalizzata e del timore per le piccole imprese per lo sbarco in città di alcuni marchi della grande distribuzione.

«I commercianti genovesi - chiude Odone - se non ci sarà un'inversione di rotta, non credo possano sopportare a lungo il combinato disposto dei riflessi economici del coronavirus e della concorrenza dei grandi marchi».

©PRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

L'agente di viaggi "Non permetterò al virus di farmi chiudere per sempre la mia attività"

di Rosangela Urso

L'annullamento delle gite scolastiche mette in ginocchio le agenzie di viaggio specializzate nel settore. «Non possiamo essere noi a pagare le conseguenze dell'emergenza Coronavirus». A lanciare l'allarme è Giada Marabotto, giovane tour operator genovese titolare dell'agenzia di viaggi Volver in via Macaggi. «Ho costruito con sudore un'azienda che lavora benissimo. Ho iniziato da sola a 29 anni, nel 2011, e oggi con me lavorano cinque ragazze. E non voglio chiudere per colpa del Coronavirus». Fino a venerdì Giada ha serrato la porta della sua agenzia soddisfatta per i traguardi raggiunti: «Abbiamo fatto un lavoro enorme: con centinaia di gite scolastiche confermate per il 2020 e l'assunzione di un'altra persona».

Poi che cosa è successo?
«Sabato notte, per l'emergenza Coronavirus, il governo ha emanato il decreto che sospendeva tutte le gite scolastiche fino al primo marzo (poi prolungato fino al 15 marzo n.d.r.) e mi è crollato il mondo addosso».

Perché?
«Perché l'80 per cento del nostro

fatturato arriva dalla gite scolastiche e ho visto quanto fatto finora svanire nel nulla. Domenica ho lavorato tutto il giorno con la collega responsabile delle gite, e, conti alla mano, le spese già sostenute per i gruppi in partenza dal 23 febbraio a metà marzo ammontano a 270mila euro. Parte di questa cifra è stata coperta dagli acconti ricevuti dalle scuole e parte anticipata da noi. Abbiamo pagato voli, trasferimenti in pullman, alberghi, visite guidate».

Il decreto ministeriale prevede che scuole e famiglie siano rimborsate.

«Ma noi quei soldi li abbiamo anticipati, e i fornitori, soprattutto quelli esteri, non ci pensano minimamente di risarcirci. Ryanair e Easyjet, ad esempio, hanno già detto che non faranno rimborsi e Trenitalia ci sta proponendo un buono anziché un rimborso in denaro. Se dovessi ridare tutti gli acconti non mi rimarrebbe nulla in cassa, anzi, mi ritroverei il conto con un meno davanti. E se l'emergenza dovesse continuare, dovrei cancellare, per il 2020, 800 mila euro di fatturato proveniente dalle gite scolastiche. Numeri importanti



▲ In ufficio Giada Marabotto

per un'azienda piccola come la mia».

Uno scenario che vuoi scongiurare...

«Sì, perché il rischio è di non poter pagare le mie dipendenti e trovarmi costretta a ridurre il personale al quale tengo moltissimo, perché è di altissima qualità. Non potero pagare o dover parlare di licenziamenti per un errore non mio, è una cosa che non mi fa dormire la notte».

Teme di dover chiudere?

«Per ora no, perché abbiamo altri viaggi privati in programma, ma per un'azienda piccola come la mia 800 mila euro di fatturato fanno la differenza».

Il problema non riguarda solo voi

«Sono in contatto con diverse agenzie di viaggio che si occupano di turismo scolastico a Genova e fuori città, anche più grandi della mia, e abbiamo tutte lo stesso problema».

E cosa chiedete?

«Di non essere noi a farci carico delle conseguenze del Coronavirus. Sia lo Stato a farsi carico dei rimborsi alle scuole e alle famiglie».

©PRODUZIONE RISERVATA

“
L'80% del fatturato
arriva dalla gite
scolastiche e ho visto
quanto fatto finora
svanire nel nulla
”

CORONAVIRUS: FERCARGO, CARGO FERROVIARIO NON SIA PENALIZZATO

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 27 feb. - Il Forum FerCargo (composto da Associazione FerCargo, FerCargo Manovra, FerCargo Rotabili, FerCargo Terminal) chiede al Governo azioni affinché la presenza del Coronavirus in alcune zone d'Italia e le misure di contenimento in vigore in prossimità dei focolai, non alterino il normale svolgimento delle attività di trasporto merci ferroviario del Paese.

Il treno merci è una modalità di trasporto sicura: in primo luogo per i lavoratori, che viaggiano soli o in equipaggio di due persone, gli stessi hanno pochi contatti al di fuori della cabina di guida; in secondo luogo per le merci e per il Paese, che grazie al cargo ferroviario e all'attività di terminal, garantisce anche in questa situazione di emergenza, gli approvvigionamenti di moltissimi generi indispensabili e mantiene le nostre aziende in collegamento con il resto dell'Europa e del mondo, assicurando la loro continuità di produzione e di fornitura.

Il Forum FerCargo, condivide pienamente l'iniziativa di **Confetra**, che ha chiesto ed ottenuto al Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, di istituire una cabina di regia per gestire questa situazione critica mediante un coordinamento a livello centrale e l'emanazione di disposizioni omogenee sul territorio nazionale.

Il Forum FerCargo è disponibile a fornire ogni contributo necessario agli interlocutori istituzionali preposti. (AGI)

Ila

271723 FEB 20

NNNN

La Spezia

L'emergenza sanitaria: il porto

Partenze off, trema la filiera della logistica

Il 40 per cento dei traffici del porto è con la Cina. E la psicosi potrebbe lasciare il segno. Laghezza: «Cabina di regia nazionale»

di **Franco Antola**
LA SPEZIA

E' l'ombra cinese ad allungarsi, più delle altre, sul porto spezzino sulla scia dell'emergenza coronavirus. Questione di numeri: è con quel Paese che si sviluppa il 40 per cento dei traffici del nostro scalo e le cancellazioni delle partenze rischiano di innescare pericolose e imprevedibili ricadute sulla filiera della logistica e non solo. Un quadro di cui i terminalisti e il resto degli stakeholder, con il relativo indotto, sono ben consapevoli. Ma non c'è solo questo. Resta da vedere quali possano essere le conseguenze del blocco delle merci nei centri di interscambio della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia.

Un quadro pieno di incognite, insomma, e tale da imporre – come suggerisce Alessandro Laghezza presidente della Commissione logistica di Confindustria nonché vice presidente di Confetra Liguria – l'istituzione di una cabina di regia nazionale per garantire la coerenza delle misure adottate a livello locale ed evitare che scelte errate o territoriali inducano le grandi compagnie armatoriali a dirottare le loro navi verso porti diversi italiani. Quali scenari si possono ipotizzare per il prossimo futuro? «Le cancellazioni delle partenze avvenute fra fine gennaio e febbraio – dichiara Laghezza – peseranno sui flussi. Il 40 per cento del traffico dalla Cina ne risentirà notevolmente». «Se-



Il presidente della Commissione logistica di Confindustria e vicepresidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza

condo le stime di importanti soggetti internazionali – ricorda anche una nota diffusa da Laghezza Spa, la società che si occupa di dogana, trasporti, logistica e servizi marittimi vari – in Europa è prevedibile attendersi un calo del movimento container da e per la Cina pari al 30% nei prossimi due mesi, percentuale sottostimata visto che ancora non può tenere conto delle conseguenze dell'emergenza tutta italiana in continua evoluzione. In questo contesto è chia-

ro che portualità e logistica pagheranno un prezzo altissimo e che, pur nel rispetto delle massime precauzioni sanitarie, è oggi prioritario e urgente evitare a ogni costo che psicosi e allarmismi si trasformino in un blocco dei nostri porti e, al tempo stesso, che un black out nella movimentazione e circolazione delle merci provochi ulteriori e oggi incalcolabili danni. La logistica non può subire decisioni emotive, non può diventare vittima di un mancato coordinamento».

«Il coronavirus è senza dubbio un'ulteriore minaccia alla salute già cagionevole della logistica e dell'autotrasporto italiano – argomenta a sua volta Stefano Ciliento, presidente Confartigianato Trasporti – a marzo tutta la filiera (terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori, magazzini, eccetera) subirà le prime ripercussioni sul traffico dei container nei nostri porti commerciali, con conseguenze sui flussi di merci e sull'intera economia. Alla Spezia solo l'import dalla Ci-

na nel 2019 ha cubato 175.000 teus. Il problema riguarderà tutti i porti italiani. Interi comparti industriali italiani saranno fermi. Forse in Cina l'operatività non sarà interrotta ma sicuramente l'attività sarà fortemente ridotta. Intanto l'export italiano verso la Cina è fermo. Le nostre aziende (sia le agenzie più strutturate che i piccoli padroncini)

CONFARTIGIANATO «Cassa in deroga per le aziende e slittamento delle scadenze fiscali»

avranno ben presto problemi assai gravi da questa situazione. Dai pagamenti delle rate dei mezzi, ai costi di assicurazioni, spese gestionali, stipendi dei dipendenti, eccetera».

«Ho avuto modo di parlare con il presidente di Unatras Amedeo Genedani per rappresentargli il problema – aggiunge Ciliento –. Ieri (lunedì, ndr.) hanno incontrato a Roma il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli e il ministro del lavoro Nunzia Catalfo rappresentando gli imprenditori dei territori dei focolai dell'epidemia e le possibili ripercussioni sul sistema produttivo. Tra le richieste avanzate da Confartigianato l'attivazione della cassa integrazione in deroga per le imprese artigiane e commerciali, lo slittamento delle scadenze fiscali e un potenziamento del fondo centrale di garanzia per gestire questa fase delicata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confartigianato trasporti

«Non dobbiamo prestare il fianco ai soliti profeti del malaugurio»

Da prevenire ritardi nella messa a regime dello sportello unico per i controlli sui teu

LA SPEZIA

Oltre agli aspetti economici e a quelli del contenimento del virus, sul tappeto c'è anche un non trascurabile nodo sicurezza che riguarda soprattutto gli operatori dello scalo, su cui è da giorni aperto il confronto. «Il porto della Spezia è sicuro – afferma a questo proposito Nicola Carozza (nella foto), respon-

sabile Confartigianato Trasporti – l'Autorità di sistema portuale e i terminalisti hanno adottato tutte le misure necessarie per la prevenzione e il contenimento del Covid-19. Le imprese aderenti a Confartigianato stanno prestando la massima attenzione ai recenti avvenimenti e le comunicazioni emesse dagli organi preposti. Non dobbiamo prestare il fianco ai profeti del malaugurio, alle speculazioni, alla disinformazione e alle notizie false che circolano su internet per evitare un effetto distorsivo. Le aziende garantiranno la continuità dell'attività lavorativa attenendosi scrupolosamen-

te alle norme diramate dalla presidenza del Consiglio dei ministri e alle ordinanze delle Regioni».

Quanto alle indicazioni di LscT che in una circolare raccomanda agli autisti in ingresso al porto di presentarsi agli operatori degli sportelli di accettazione indossando guanti e mascherina protettiva, Confartigianato fa sapere «che le aziende provvederanno ad adeguarsi a quanto richiesto compatibilmente al tempo tecnico di reperimento del



Nicola Carozza

materiale protettivo sanitario». Quindi l'auspicio «che non vengano interrotte le normali attività operative andando oltre a quanto previsto dal ministero della Salute». Che non esistano, allo stato, particolari criticità, lo conferma anche il presidente della commissione logistica di Confindustria Spezia Alessandro Laghezza: «Il porto è operativo – assicura –, con i necessari controlli sui marittimi, anche se strutture come l'Ufficio di sanità sono in perenne sofferenza dal punto di vista degli organici, una situazione che andrebbe risolta al più presto. A subire ritardi nella messa a regime sarà purtroppo lo sportello unico di Santo Stefano per i controlli sui container, ora in fase sperimentale».

F.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LSC T E TARROS

Guanti allo sportello e niente riunioni

LscT in una circolare raccomanda agli autisti in ingresso al porto di presentarsi agli sportelli di accettazione indossando guanti e mascherina. Tarros conferma, dal canto suo, il protocollo già adottato: niente viaggi se non indispensabili, limitate al minimo le riunioni di lavoro, privilegiando possibilmente la modalità Skype e lo smart working. Chi presenta sintomi influenzali non deve presentarsi in azienda, ma consultare il proprio medico curante

Il rischio-contagio affonda le Borse Domani le misure anti-recessione

Dal governo due decreti per ridare slancio all'economia. Gualtieri: le risorse ci sono

ROMA

Giornata catastrofica sui mercati finanziari: la paura di un contagio globale e della frenata dell'economia reale affossano le Borse europee, che hanno chiuso tutte in profondo rosso, bruciando la bellezza di 318 miliardi di euro. Oltre alle borse asiatiche giù anche Wall Street, che non ha creduto alle assicurazioni di Donald Trump. Tutto sommato Milano (-2,66% e meno 17,7 miliardi di capitalizzazione) è andata meno peggio di Parigi (-3,32%), Londra (-3,50%) e Francoforte (-3,19%). In salita anche lo spread tra Btp e Bund, che si è attestato a 162 punti, spinto dal timore che l'Italia vada in recessione.

Un rischio più che probabile. Nella giornata di ieri si sono moltiplicati gli allarmi da tutti i settori della vita economica del Paese. Lo stop al turismo, alle fiere specializzate, al commercio, ma anche all'attività industriale fa paura. Secondo Assoturismo stiamo già superando l'impatto negativo dell'11 settembre del 2001: in meno di una settimana alberghi, b&b e agenzie di viaggio hanno già visto andare in fumo 200 milioni di euro di prenotazioni per il mese di marzo. Confturismo stima un'affluenza di 22 milioni di turisti in meno nei prossimi tre mesi, per un danno economico di 2,7 miliardi. Piange anche l'industria: a oggi sono quasi 6.000 i lavoratori metalmeccanici lombardi coinvolti da fermi della produzione e riduzione d'orario. Problemi anche per l'agroalimentare e la filiera della moda italiana. Crescono i problemi nel settore delle spedizioni e della logistica, denuncia Confetra. Di qui l'appello di tutte le sigle sindacali e datoriali, che in un docu-

mento comune varato ieri chiedono al governo uno sforzo in più per far ripartire gli investimenti, guardando anche oltre l'emergenza.

Il governo ha messo a punto due decreti legge, che dovrebbero essere varati domani: il primo con 500 milioni di aiuti per i privati e le norme «salva-stipendi» per i dipendenti pubblici delle zone rosse, cui seguirà un secondo pacchetto per ridare slancio a un'economia già debole. Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri rassicura: le risorse ci sono, anche perché il governo è pronto a usare la flessibilità Ue. Nel primo decreto ci sarà l'accesso semplificato, automatico e senza oneri al Fondo di Garanzia per le Pmi, che verrà potenziato portandolo a 750 milioni, e che concederà il massimo delle garanzie (80%) alle imprese delle zone rosse; lo stop a una serie di pagamenti (premi assicurativi, bollette di gas, acqua e luce, diritti alle Camere di commercio, versamenti obbligatori ai fondi mutualistici, pagamenti a Invitalia). Ci sarà poi la proroga dell'entrata in vigore delle procedure di allerta per tutte le Pmi, più tempo per i bandi Mise, oltre allo stop alle rate dei mutui per imprese e famiglie in accordo con l'Abi. Nel secondo decreto, che dovrebbe di fatto raccogliere anche le misure che si stavano studiando per il decreto crescita bis. Tra queste potrebbero trovare posto anche gli indennizzi, dicono Gualtieri e Patuanelli, per i danni diretti e indiretti alle imprese. Norme ad hoc dovrebbero arrivare, in entrambi i decreti, anche per il turismo. La Cdp attraverso la «Piattaforma Imprese» erogherà a imprese piccole e mid-cap fino a 1 miliardo di euro a tassi calmierati tramite il sistema ban-

cario. Per l'export ci sono 300 milioni più 350 per il fondo Sace-Simest. Previste risorse per la cig in deroga per le imprese sotto i sei addetti nella zona rossa, e si lavora anche a un'indennità fino a 500 euro per un massimo di tre mesi per tutti i lavoratori autonomi e le partite Iva nei Comuni colpiti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo spread

161,7

Il differenziale tra
Btp e Bund è salito
di oltre 10 punti
rispetto alla vigilia

L'analisi

**IL PAESE
CHE NON SA
GESTIRE
LO STRESS**

Ennio Cascetta

Gli eventi di queste ultime settimane rappresentano per il nostro Paese una crisi non solo socio sanitaria, comune a quasi tutto il mondo, ma anche uno stress test, una prova della tenuta in condizioni diverse dall'ordinario, del sistema politico, istituzionale, economico e sociale che si è realizzato in Italia nel corso della Seconda Repubblica. Una crisi ovviamente inattesa alla quale si sono date risposte che moltissimi percepiscono come contraddittorie, irragionevoli, poco attente alle conseguenze di breve e medio periodo sulla nostra economia e sulla nostra società.

Continua a pag. 39

Segue dalla prima

IL PAESE CHE NON SA GESTIRE LO STRESS

Ennio Cascetta

E non poteva essere che così, il risultato delle tante, troppe distorsioni che si sono accumulate, anno dopo anno, governo dopo governo. Distorsioni e malfunzionamenti che in condizioni ordinarie sono state "assorbite" dagli adattamenti individuali e collettivi provocando "solo" una perdita di competitività e una sostanziale stagnazione economica, ma che in condizioni straordinarie possono portare ad altre ben più gravi conseguenze.

Elencarle tutte sarebbe troppo lungo, mi limiterò dunque alle due che emergono con maggiore evidenza in questi giorni.

La prima riguarda l'attribuzione delle competenze costituzionali fra Stato e Regioni a seguito della riforma del Titolo V della costituzione del 2001. Una riforma giudicata da tutti inadeguata alla prova dei fatti, dove il meccanismo delle competenze concorrenti su temi come la sanità, la mobilità e le reti di trasporto, solo per citare quelle più pertinenti alla crisi in atto, ha prodotto guasti notevoli, disparità territoriali inaccettabili e rallentamento e confusione dei processi decisionali. Assistiamo così a comportamenti diversi delle singole regioni, divieti che variano a pochi chilometri di distanza, al solo passare dai confini di una regione ad un'altra, creando solo disorientamento nei cittadini che

non capiscono se le limitazioni cui sono sottoposti sono insufficienti o eccessive. Un ragionamento analogo potrebbe essere fatto per i Comuni cui sono delegate funzioni importanti di tutela della salute pubblica e dove la variabilità dei comportamenti è se possibile ancora meno comprensibile. Per risolvere questo problema in questi anni siamo passati dal referendum del 2015 sulla ri-centralizzazione delle competenze di interesse nazionale, bocciato dalle urne, alle proposte di alcune regioni di una accentuazione delle competenze regionali dell'anno scorso. Ancora senza riuscire a decidere.

Sul tema dei trasporti e della logistica la cosa sono non meno irragionevoli e pericolose. Singole Regioni che impediscono il transito a autotrasportatori che sono stati nelle aree a rischio nei 14 giorni precedenti, servizi ferroviari viaggiatori e merci quasi del tutto bloccati per la presunta necessità di sterilizzare gli impianti, armatori che unilateralmente richiedono mascherine e guanti per scaricare le proprie navi. Di fatto si sta bloccando la logistica del Paese senza valutarne le conseguenze e determinando le condizioni per due crisi, una di breve e una di medio periodo. La carenza degli approvvigionamenti per i consumi, dico spesso ai miei studenti che la frutta al supermercato non viene coltivata nel retrobottega, e il rallentamento delle filiere produttive per carenza di materie prime e semilavorati provenienti dall'estero ed in particolare dalla Cina.

Il secondo malfunzionamento, sviluppato negli anni ed emerso con chiarezza in queste settimane, riguarda i

processi decisionali pubblici e i meccanismi di responsabilità. Un complesso di norme confuse e spesso contraddittorie, atteggiamenti generalizzati della magistratura, attenzioni dei media ad ogni avviso di garanzia, hanno lentamente indotto una mutazione nei comportamenti dei decisori pubblici, sempre più orientati alla tutela della propria posizione personale e sempre meno interessati al perseguimento dell'interesse pubblico. Uno scacco matto all'efficienza che in queste settimane si mostra chiaramente, dall'indagine della procura di Lodi a tante decisioni apparentemente irragionevoli prese a tutti i livelli.

In questi anni il nostro Paese ha già affrontato una crisi globale e inattesa e ha già dimostrato di non essere all'altezza della sfida. La crisi finanziaria del 2007 ha colpito tutte le principali economie del mondo. Quasi tutti i Paesi si sono ripresi ed hanno ricominciato a crescere. Dalla conclusione della crisi nel 2009 il Prodotto interno lordo degli Usa è cresciuto del 22 per cento, quella della Germania del 20, quello della Francia del 13, quello della Spagna dell'8, il nostro di poco più del 2 per cento. Il Pil italiano nel 2019 è ancora più basso di quello che era nel 2007 di 75 miliardi di euro consegnando il Paese di fatto alla "decrecita rancorosa" (copy) di quest'ultimo decennio.

È probabile che la crisi del coronavirus avrà conseguenze simili. In questi anni di stagnazione, l'economia italiana è riuscita a non andare in recessione grazie alla sua internazionalizzazione. La crescita dell'export (45 per cento),

dell'import (+ 28 per cento) e del turismo internazionale (+54 per cento) hanno compensato la riduzione dei consumi e degli investimenti. Ma proprio l'export, l'import ed il turismo internazionale saranno pesantemente condizionati dalle vicende di queste settimane. Agli effetti diretti della crisi si aggiungerà il sovrappiù di perdita reputazionale rispetto a Paesi come la Germania e la Francia che meglio sono riusciti a gestire l'emergenza sanitaria che con ogni probabilità ha caratteristiche del tutto simili a quella che ha colpito il nostro Paese.

Nel futuro si prospetta un mondo sempre più globalizzato e interconnesso, con innovazioni tecnologiche, come l'intelligenza artificiale e le biotecnologie, di portata tale da poter sovvertire molti degli equilibri attuali. Un mondo per il quale è difficile se non impossibile prevedere le evoluzioni, e le crisi globali che avranno luogo. Gli studiosi parlano di deep uncertainty, incertezza profonda per caratterizzare le condizioni prevalenti in questo mondo. In questo mondo i Paesi resilienti, quelli che sanno adattarsi e reagire prima e meglio di altri, saranno fortemente avvantaggiati. L'Italia ha dimostrato nelle ultime due crisi globali di non essere resiliente, mi auguro che la crisi del coronavirus sia capace di mettere in moto una reazione di sistema, di diventare, come diceva Benjamin Franklin, una opportunità mascherata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Imprese e sindacati: «L'Italia deve ripartire Ora investimenti»

Documento congiunto. Intervento straordinario per l'economia
Boccia: «Piano triennale. Infrastrutture, misure per i giovani,
semplificazioni, fondo di garanzia, grandi opere europee»

Nicoletta Picchio

ROMA

Far ripartire le attività, evitare di danneggiare l'immagine del nostro paese, costruire un grande piano di rilancio degli investimenti con «misure forti e straordinarie» per crescere. Davanti all'impatto del coronavirus sull'economia imprenditori e sindacati hanno sollecitato un ritorno alla normalità, superando l'emergenza. Abi, Alleanza delle cooperative, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confindustria, Rete Imprese Italia, CIA, Clai, Confimprese, Confetra, Cgil, Cisl e Uil, hanno messo a punto un comunicato congiunto, una presa di coscienza di fronte ad una situazione critica che «impone» alle parti sociali, governo, regioni, tutte le autorità ed esponenti della società civile di «lavorare insieme, in modo coordinato e superare questa fase in modo rapido ed efficace». Il documento «rappresenta un atto di responsabilità delle organizzazioni imprenditoriali e del sindacato nei confronti del paese, a partire dal linguaggio non polemico che viene adoperato, senza conflitti», ha commentato il presi-

dente di Confindustria, Vincenzo Boccia, in una intervista al Tg2 Post. In questa fase, ha aggiunto Boccia, «le elite politiche devono comportarsi da ceto responsabile, bisogna trovare soluzioni nell'interesse generale, senza cercare colpe, con l'obiettivo di lavorare per normalizzare la situazione e reagire perché l'emergenza sanitaria non si trasformi in emergenza economica. Bisogna evitare che l'Italia invece di debellare il virus venga isolata dal mondo». Occorre un piano straordinario, dicono le parti sociali, per il lavoro e per una crescita duratura. «Questo piano straordinario dovrà essere per lo meno triennale, deve vedere insieme forze politiche, istituzioni centrali e regionali, organizzazioni delle imprese e dei lavoratori», ha detto Boccia. Nei contenuti deve prevedere una serie di interventi: investimenti in infrastrutture, utilizzando le risorse disponibili, tenendo conto della questione temporale «bisogna usare il modello del ponte Morandi, con alcune correzioni indicate dall'Ance»; il potenziamento del fondo di garanzia; un intervento di semplificazioni; un grande piano di inclusione giovani; un'azione an-

che in chiave europea, per un progetto di infrastrutture transnazionale finanziato con eurobond, usando come garanzia le stesse opere finanziate. Anche nel documento congiunto si fa riferimento al ruolo della Ue, «per il rilancio economico dell'Italia, nell'interesse della stessa Ue». Le parti sociali hanno dato atto che sono state assunte tempestivamente diverse misure per contenere il rischio sanitario. Gli esperti, sottolinea il comunicato, hanno rassicurato sui rischi del virus e su come gestire la situazione. Occorre evitare sui mezzi di informazione, continua il testo, di diffondere una percezione del paese soprattutto nei confronti del partner internazionali, che «rischia di danneggiare il made in Italy e il turismo».

Le stime di Promoteia già indicano un calo del pil per il 2020 dello 0,3%, presupponendo che la situazione si stabilizzi verso metà marzo. Dal territorio continuano ad arrivare preoccupazioni e sollecitazioni a reagire, come hanno detto il presidente degli industriali torinesi, Dario Gallina, e Lorraine Berton, presidente industriali di Belluno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA