L'AVVISATORE MARITTIMO

ANNO XCIII - N. 26 - € 5
mercoledì 30 giugno 2021

SETTIMANALE DI INFORMAZIONI MARITTIME E DI POLITICA ECONOMICA
www.themeditelegraph.com
Tariffa R.O.C. Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N.46) Art. 1 Comma1DCB Genova

SPECIALE PNRR

COSÌ CAMBIA IL MONDO DEL TRASPORTO

Porti, navi green, ferrovie e svolta digitale La logistica si prepara alla sfida del secolo

Sessantadue miliardi di euro a disposizione di un settore cruciale per la ripartenza dell'economia

SESSANTADUE miliardi di euro per "trasformare l'Italia nel rispetto dell'ambiente, ponendo al centro del rilancio economico il benessere delle persone, la riduzione delle disuguaglianze, l'occupazione di giovani e donne, l'innovazione, la digitalizzazione". Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili riassume così i contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Un documento che, almeno sulla carta, dovrebbe consentire al Paese di centrare due obiettivi vitali per ricominciare a competere sul mercato globale: ridurre, se non annullare del tutto, quel gap infrastrutturale con l'Europa che ogni anno costa almeno 70 miliardi al sistema-Italia; proiettare il settore della logistica verso i traguardi green imposti dalle convenzioni internazionali. Il raggio d'azione del Pnrr nel campo dei trasporti è molto ampio. Dal rinnovo della flotta dei traghetti all'elettrificazione dei porti, dal sostegno alla modalità ferroviaria alla digitalizzazione del sistema marittimo-logistico: mai, prima d'ora, l'Italia aveva potuto contare su un piano di queste dimensioni. Basterà, il Piano di ripresa, a garantire il rilancio dell'economia e dell'occupazione? «Diciamo che la scadenza obbligata, l'individuazione dei commissari e l'entità delle risorse fanno ben sperare – commenta

Luigi Merlo, presidente per due mandati del porto di Genova e attuale numero uno di

Il porto della Spezia

Federlogistica Confcommercio – Al di là del finanziamento di un buon numero di infrastrutture, sarà molto importante monitorare il processo di digitalizzazione previsto dal Pnrr: oggi più che mai c'è la necessità di disegnare un'architettura nazionale sulla quale gli operatori possano collegarsi con una tecnologia avanzata. Le premesse sono buone, anche se non è ancora chiaro chi governerà questo processo, che è decisivo per la competitività del Paese. Dobbiamo evitare l'assalto alla diligenza, anche perché non ci inventiamo nulla: i grandi operatori internazionali hanno già piani in attuazione. Non solo. In questa fase sarebbe opportuno iniziare a ragionare in termini di aggregazioni, considerato il nanismo dilagante in molti settori: temo, invece, che qualcuno punti a sopravvivere grazie alle risorse in arrivo». Quello che manca, secondo Merlo, è un approccio ai cambiamenti climatici: «La protezione delle coste e dei porti non è un tema in agenda, ed è sbagliato. Oggi l'unica idea di resilienza in Italia è il Blue Print di Renzo Piano a Genova: un progetto che, per la prima volta, restituisce al mare le aree che gli erano state tolte. Su tutto il resto, malgrado i tanti e documentati studi, non c'è nulla di concreto».

La cura del ferro

Graziano Delrio, quando era al timone del ministero dei Trasporti, l'aveva definita "cura del ferro". Si tratta, in sostanza, di trasferire la più grande quantità possibile di traffico merci dalla gomma alla rotaia, dalle strade urbane e dalle autostrade alla ferrovia. In Italia ci sono realtà impegnate in prima linea da anni su questo fronte (eccellenti i risultati raggiunti dai porti di Trieste e La Spezia, per citare due esempi), ma nella maggioranza dei casi i progetti stentano a decollare. Il Pnrr rispolvera l'espressione "cura del ferro" per cercare di porre rimedio a questa situazione, con l'obiettivo dichiarato di abbattere 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di CO_2. In particolare, saranno realizzati 700 chilometri di ferrovia tra sviluppo dell'alta velocità e linee regionali, 216 chilometri di nuove linee tranviarie, metropolitane e di filobus, oltre all'acquisto di nuovi treni. Per migliorare la sostenibilità ambientale, inoltre, saranno acquistati 3.200 autobus elettrici e a idrogeno per le aree urbane e 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano, sarà potenziata la sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate (in Val Camonica e al Sud) e saranno realizzati 1.800 chilometri di ciclovie turistiche e urbane. Non è tutto. Per lo sviluppo delle linee ferroviarie ad alta velocità/alta capacità sono previsti investimenti per 25 miliardi, mentre 5,45 miliardi sono destinati al potenziamento delle reti regionali e l'elettrificazione, con una particolare attenzione al Mezzogiorno, e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti. Per il programma di potenziamento dei nodi ferroviari nelle aree urbane sono previsti circa 3 miliardi, mentre 700 milioni serviranno per la riqualificazione di 30 stazioni strategiche dal punto di vista trasportistico e turistico. Nell'alta velocità/alta capacità ferroviaria – si legge nel documento varato dal governo - gli interventi di maggior rilievo riguardano la realizzazione dei principali lotti funzionali della linea Salerno-Reggio Calabria (11,2 miliardi) e il completamento della Napoli-Bari (1,4).

LOGWIN CHINA RAIL SERVICE

www.logwin-logistics.com
LOGWIN

FOCUS

Il Pnrr: ecco le principali linee guida

Dal trasporto merci ai passeggeri, le priorità che stanno alla base del Piano italiano

LA MISSIONE del Pnrr mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 Dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Gli investimenti previsti si pongono in linea con quanto previsto dall'attuale Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), laddove prevede che "per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia, compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro". Come previsto dal PNIEC, "è necessario integrare le cosiddette misure "improve" (relative all'efficienza e alle emissioni dei veicoli) con gli strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità (misure "avoid") e l'efficienza dello spostamento (misure "shift")."

Inoltre, come indicato dalla Commissione nelle Raccomandazioni specifiche per Paese (CSR) 2020 e 2019 per l'Italia, "Investire nel trasporto e nelle infrastrutture sostenibili è anche un modo per affrontare le sfide ambientali. Occorrono investimenti verdi consistenti per conseguire gli ambiziosi obiettivi dell'UE in materia di energia e clima per il 2030". Allo stesso modo, la Commissione ha sottolineato che la crisi socioeconomica derivante dalla pandemia "comporta il rischio di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del paese, esacerbando le tendenze divergenti tra le regioni meno sviluppate e quelle più sviluppate, tra le periferie sociali e il resto delle aree urbane, nonché tra alcune zone urbane e zone rurali", richiedendo politiche mirate a evitare questo rischio.

L'attuale sistema delle infrastrutture del trasporto in Italia sconta carenze e ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del Paese. Tale debolezza è acuita dal permanere di forti divari territoriali, che travalicano l'usuale differenza fra Nord e Sud; ma anche tra aree urbane e aree interne e rurali, che rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica e sociale e determinano livelli di qualità dei servizi di trasporto molto difformi sul territorio; limitano di fatto le possibilità di movimento delle persone, lasciando intere comunità isolate; e rappresentano un forte ostacolo alla convergenza economica.

La "Msc Seaview" nel porto di Genova

Nel sistema ferroviario destinato al trasporto di passeggeri, la principale infrastruttura di collegamento del Paese, la rete ad alta velocità si ferma alla Napoli/Salerno. La popolazione residente non servita da quella tratta ferroviaria risulta pertanto scollegata dalla rete ad alta velocità e nel complesso, nel Mezzogiorno, la capacità, l'affidabilità e la frequenza dei servizi ferroviari sono limitate, con lunghi tempi di percorrenza. Questa situazione riguarda anche il Centro del Paese dove è necessario potenziare i collegamenti ferroviari Ovest-Est (ad esempio, da Roma a Pescara e da Orte a Falconara), consentendo l'accesso ad una moderna rete ferroviaria alla popolazione residente nelle zone interne.

Attualmente, il 90% del traffico di passeggeri in Italia avviene su strada (860 miliardi di passeggeri/km all'anno), mentre sulle ferrovie viaggia solo il 6% dei passeggeri (rispetto al 7,9% in Europa), con la conseguenza che il settore del trasporto risulta tra quelli maggiormente responsabili delle emissioni climalteranti, con un contributo pari al 23,3% delle emissioni totali di gas serra (pur essendo diminuite del 2,7% nel periodo 1990-2017, fonte Annuario ISPRA, 2020).

Nella "Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile" dell'UE del 2020, la Commissione europea ha indicato come obiettivo il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030, triplicandolo entro il 2050. Inoltre, entro il 2030 il trasporto intermodale su rotaia e su vie navigabili interne dovrà essere in grado di competere in condizioni di parità con il trasporto esclusivamente su strada. La mancanza di un efficiente sistema infrastrutturale ha effetti anche sul trasporto delle merci: in assenza di collegamenti ferroviari efficace e efficienti, il trasporto su strada rimane l'opzione principale: le merci viaggiano per circa per il 54,5% su strada (circa 100 miliardi di tonnellate-km) e per circa l'11 % su rotaia (rispetto al 18,7% circa in Europa), con conseguenti congestioni e problemi di sicurezza lungo le arterie autostradali. Per aumentare i volumi delle merci su rotaia, è necessario aumentare la capacità della rete e dei nodi ma occorre migliorare anche i collegamenti tra la rete ferroviaria e i porti e gli aeroporti. In questo ambito, la "Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile" dell'UE indica l'obiettivo di aumentare il traffico merci su rotaia del 50% entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050.

Ulteriori nodi da affrontare riguardano il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi digitali nei porti e negli aeroporti e più in generale la competitività del sistema della logistica. Su questo pesano anche i colli di bottiglia che impediscono un rapido collegamento delle linee ferroviarie nazionali con le infrastrutture portuali: binari inadeguati, distanza eccessiva dei binari dalle banchine e costi elevati delle operazioni di movimentazione nei porti comportano la necessità di sviluppare l'intermodalità portuale e i collegamenti dell'ultimo miglio, soprattutto ferroviari. Date queste premesse, la missione intende realizzare opere necessarie a intervenire su quei fattori di debolezza che hanno penalizzato lo sviluppo economico del Paese, contribuendo al raggiungimento dei target europei di riduzione delle emissioni e di progressiva decarbonizzazione della mobilità. Tali investimenti, inoltre, avranno una particolare attenzione ai territori meno collegati e saranno quindi volti a colmare il divario fra Nord e Sud e tra le aree urbane e aree interne e rurali del Paese. In questo modo, essi favoriranno la coesione sociale e la convergenza economica fra le aree del Paese, uniformando la qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale.

FERROVIE

Alta velocità e alta capacità per consentire alle imprese italiane di essere più competitive

"GLI INVESTIMENTI sulle reti ad alta velocità e alta capacità nonché sui nodi ferroviari nazionali e regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno (compresi quelli per l'accessibilità delle stazioni ferroviarie), ridurranno il divario in termini di infrastrutture ferroviarie esistenti, incidendo positivamente sulla qualità dei servizi e sui tempi di percorrenza e migliorando la coesione sociale". E' quanto prevede il Pnrr. "Una rete di trasporto digitalizzata, a basso impatto ambientale ed efficiente è infatti una condizione necessaria per una crescita economica sostenibile, creando una connettività più intelligente, rapida e sicura in tutta Italia e migliorando la competitività e la produttività dei territori collegati".

Da un punto di vista ambientale, il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia, con la conseguente riduzione della congestione stradale, avrà importanti impatti sull'abbattimento delle emissioni di gas serra. In particolare, si stima che un aumento della quota dei passeggeri che utilizzano la ferrovia dal 6% al 10% comporterà un risparmio annuo di CO_2 pari a 2,3 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda il sistema ferroviario, oltre allo sviluppo dell'alta velocità, sono previsti investimenti destinati alle linee regionali e delle aree metropolitane utilizzate principalmente dai pendolari, rendendo i centri cittadini più accessibili e migliorando la qualità della vita delle persone che usufruiscono del mezzo pubblico per recarsi al lavoro (questa linea di investimento è quindi strettamente legata all'intervento previsto nella Missione Rivoluzione verde e transizione ecologica M2C2, relativamente al rafforzamento e ammodernamento in senso sostenibile del trasporto pubblico locale). L'aumento della capacità dei principali nodi ferroviari in 12 aree metropolitane avrà inoltre effetti positivi che si ripercuoteranno sui treni regionali. Anche il turismo potrà beneficiare di connessioni più agevoli sul territorio, attraverso la valorizzazione di aree di interesse culturale finora meno frequentate e la conseguente riduzione della pressione sulle principali destinazioni, contribuendo così a uno sviluppo del settore più sostenibile. Il miglioramento delle reti ferroviarie avrà impatti positivi anche sui servizi di trasporto delle merci, che diventeranno così più competitivi: faciliteranno le importazioni e le esportazioni e spingeranno le aziende a localizzare i loro siti di produzione e/o servizi vicino a nodi di trasporto efficienti. Gli investimenti previsti sullo sviluppo tecnologico di vari nodi e direttrici della rete con applicazione della tecnologia relativa al sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS), infine, aumenteranno significativamente la capacità e la sicurezza del trasporto ferroviario, con effetti importanti anche sul trasporto ferroviario regionale e sulla frequenza del traffico dei pendolari in entrata nelle principali aree urbane del Paese

I treni Frecciarossa e Frecciargento di Trenitalia

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

OBIETTIVI DEL PNRR

Digitalizzazione e tecnologia per sostenere imprese e logistica

La modernizzazione dei trasporti è al centro dell'azione del governo

LA DIGITALIZZAZIONE dei documenti di trasporto, come si legge nel Pnrr, è un elemento chiave della strategia UE per la mobilità delle merci in tutte le modalità di trasporto, come dimostrano i recenti Regolamenti europei 2020/1056 e 2020/1055, finalizzati, rispettivamente, a facilitare lo scambio di informazioni elettroniche e a prevedere l'utilizzo della "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route" elettronica (eCMR) come parte dei controlli sulle operazioni di cabotaggio stradale. I principali benefici attesi dall'introduzione dell'eCMR in Italia sono:

• Maggiore sicurezza, velocità ed economicità dei flussi informativi;

• Semplificazione dei flussi informativi tra gli attori della catena logistica; Riduzione dei costi di emissione, molto inferiori a quelli del CMR cartaceo;

• Minore possibilità di errori e discrepanze tra le versioni in possesso del mittente, del trasportatore e del destinatario della merce;

• Maggiore trasparenza e facilità di controllo, con particolare riguardo all'intermodalità e alla duplicazione dei controlli, in virtù del monitoraggio costante delle operazioni e della possibilità di accedere alle informazioni in tempo reale;

• Incentivazione della competitività delle imprese di autotrasporto italiane nell'acquisizione di contratti di trasporto internazionale da parte di imprese degli Stati che già applicano il suddetto Protocollo. In questo ambito è inoltre necessario intervenire sulla regolazione dei diritti e dei doveri tra clienti e fornitori di servizi (risalente al 1942) all'interno della catena del valore logistica, sulla scorta delle evoluzioni verificatesi nell'ambito delle spedizioni internazionali. Infine, per velocizzare le attività di controllo delle merci e, conseguentemente, l'intero flusso logistico, sarà prevista la possibilità di convenzionare laboratori di analisi che, in collaborazione o per conto delle amministrazioni deputate alle verifiche, possano contribuire a svolgere tali attività.

Il progetto mira ad affrontare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le principali criticità del settore a livello nazionale, che possono essere identificate nei seguenti fattori:

• Eccessiva burocrazia nelle procedure, ancora fortemente dipendenti dai documenti cartacei;

• Mancato avvio effettivo dei processi di semplificazione normativa

• Frammentazione dei sistemi informatici implementati dai vari enti e attori della catena logistica;

• Tempi di attesa per il carico/scarico delle merci e per i consueti controlli che risultano non competitivi rispetto ad altri paesi europei Attraverso questo il progetto, l'investimento aumenterà la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni. Sarà, infine, favorita la transizione digitale delle imprese che operano in questo settore.

La nave portacontainer "Cosco Houston"

La nave da crociera "Costa Smeralda" a Civitavecchia

Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali

L'innovazione digitale applicata al settore del trasporto aereo permette un miglioramento del sequenziamento degli aerei, sia nello spazio aereo in rotta che nell'avvicinamento agli aeroporti, con conseguente ottimizzazione e riduzione del consumo di carburante. Il potenziamento digitale del settore riguarderà quindi sia lo sviluppo di nuovi strumenti di digitalizzazione dell'informazione aeronautica, sia l'implementazione di piattaforme e servizi di aerei senza pilota. La "condivisione sicura delle informazioni" consentirà, inoltre, la creazione di una dorsale di comunicazione di nuova generazione, in grado di collegare i vari siti operativi dei sistemi di assistenza al volo, garantendo la copertura dei requisiti di cybersecurity e collegando Air Navigation. Service Provider (ANSP) alle altre parti interessate. I progetti riguarderanno: lo sviluppo e connettività del Unmanned Traffic Management System – UTM, la digitalizzazione delle informazioni aeronautiche, la realizzazione di infrastrutture cloud e virtualizzazione delle infrastrutture operative, la definizione di un nuovo modello di manutenzione, oltre alla condivisione sicura delle informazioni.

IVANO RUSSO (CONFETRA)

"Finalmente la logistica è diventata un tema globale"

E con il Pnrr è in arrivo il decreto ministeriale attuativo dell'agognato Sportello unico

Una nave della flotta Grimaldi nel porto di Savona

SI DICE che la pandemia abbia evidenziato l'importanza della logistica anche fra i non addetti ai lavori.

E' d'accordo?

"La logistica - risponde Ivano Russo, direttore generale di Confetra - è già da qualche anno uscita dal cono d'ombra e viene considerato uno dei punti fondamentali intorno a cui si sta ridefinendo il sistema economico mondiale. L'intero ciclo produttivo è riorganizzato in funzione della supply chain globale, si pensi al tema della Via della seta, della guerra dei dazi, alla battaglia per il 5g, alla Brexit. Poi tutto questo in Italia arriva più blando. Ma i grandi Stati del vecchio continente, Germania, Francia, Olanda, Belgio, da trent'anni costruiscono un pezzo decisivo del loro Pil sulla logistica. In Italia ha cominciato adesso a diventare tema globale: nel 2019 dedicammo la nostra Agorà di Confetra al secolo della logistica. La pandemia ha fatto da detonatore di una dinamica di disclosure che era chiaramente già in atto".

Il Pnrr recepisce questa consapevolezza?

"Nel Pnrr c'è un'intera missione dedicata a logistica, infrastrutture e intermodale e non era scontato. Poi ci sono risorse e riforme che riguardano anche i nostri settori in quattro missioni su sei. Siamo riusciti a far passare il messaggio che la logistica, essendo il sistema circolatorio dell'economia reale, è trasversale per definizione".

Quali sono i punti del Piano più importanti?

"Quelli della missione 3 sono destinati al nostro mondo. Ci sono 61 miliardi di cui 41 per le ferrovie, in parte per l'alta velocità passeggeri, in parte per i grandi corridoi merci, il completamento dell'ultimo miglio di connessione dei porti con la rete. Ci sono 4 miliardi e mezzo sui porti, 250 milioni per la digitalizzazione della supply chain logistica lato imprese, di incentivi agli investimenti verso la blockchain, l'Internet-of-things, la stampa 3d, il 5g. Ci sono due miliardi sulle smart road. E' un pacchetto molto solido. Poi ci sono progetti sulla logistica in agricoltura, sulla filiera ittica e del freddo. C'è una missione intera dedicata a noi e in più tantissimi interventi sulla transizione digitale, sulla transizione verde, sulla ricerca applicata e l'innovazione che parlano anche al nostro settore. Lo sforzo dev'essere anche nostro di saper intercettare queste opportunità".

A quale modello si punta: una logistica concentrata su pochi hub o su nodi più numerosi e distribuiti, a puntare più sul Nord o più sul Sud del Paese?

"Dipende dalle risorse. Se si parla di completamento delle reti Ten-T e dei corridoi, serve un grande presidio centrale: sono opere di rilevanza internazionale, dove l'Italia è contraente di trattati europei: Torino-Lione, Terzo valico, serve una regia forte. Dove ci sono misure che puntano a incentivare le imprese, gli investimenti, c'è bisogno di una grande capacità di ascolto bottom-up sul fabbisogno digitale delle imprese logistiche italiane. Questa è la principale grande vera novità di questa stagione di governo. Per la prima volta siamo riusciti a affermare l'idea che la logistica non può essere sostenuta solo con le tradizionali misure verticali: ferrobonus, marebonus, sconto pedaggio. Si affianca una politica industriale orizzontale per le imprese logistiche, che hanno il problema della sottocapitalizzazione, di una scarsissima tendenza all'internazionalizzazione, a bassi investimenti nella formazione, nella ricerca applicata, nella digital transformation. Dobbiamo aggredire questo punto".

Lo Sportello unico doganale e dei controlli fatica a partire: sono difficoltà risolvibili?

"Nella missione 3 del Pnrr, oltre alla parte investimenti c'è una parte per noi ancora più importante sulle riforme che Bruxelles ha imposto in cambio dell'ottenimento delle risorse. Sono le riforme che Confetra reclama da anni. L'entrata in vigore dello Sportello unico (133 procedimenti amministrativi nei porti, 67 sono in capo alle dogane, gli altri a 13 altre pubbliche amministrazione) è scritta nel Pnrr, perché verrà finalmente emanato il decreto ministeriale attuativo della riforme dei porti del 2016".

SILVIA MORETTO (FEDESPEDI)

"L'aggressività delle compagnie è un pericolo per la ripresa"

L'importanza degli investimenti in tecnologia per sostenere la competitività delle imprese

Il porto di Hong Kong

"IL PNRR - risponde Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, la federazione nazionale delle case di spedizione - è un'occasione storica per cambiare volto alla logistica italiana: le risorse stanziate sono ingenti, gli obiettivi individuati – infrastrutture, misure per le imprese e semplificazioni – sono frutto di un dialogo costruttivo con operatori economici e corpi intermedi. Riconosce la nostra funzione strategica e contiene un progetto organico di sviluppo del settore. Fedespedi si è da subito impegnata, in prima linea, insieme a Confetra: abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienza, visione, progettualità concrete".

Quali sono le prospettive di ripresa del settore container e delle attività di spedizione?

"Sulla carta ottime: secondo la Wto il commercio internazionale è destinato a salire dell'8% nel 2021 e del 4% nel 2022, il PIL mondiale è previsto in crescita del 5,1% nel 2021 e del 3,8% nel 2022. Tuttavia, le numerose disruption subite dalla supply chain mondiale (lockdown, boom dell'e-commerce e dell'economia cinese, blocco di Suez, focolai Covid nei porti del Sud della Cina, etc.) stanno mettendo a dura prova la resilienza dell'intero settore logistico mondiale con gravi ripercussioni sulle prospettive di ripresa economica di numerosi e strategici settori produttivi. Resta da capire fino a che punto le politiche commerciali aggressive dei carrier potranno continuare senza interventi regolatori da parte delle istituzioni europee. Nell'ultimo anno e mezzo, infatti, le shipping line, complice la loro parziale esenzione dalla normativa antitrust Ue (Cber), hanno saputo e potuto gestire in maniera intelligente, organizzata e coordinata la capacità di stiva. Il rebound dei volumi partito già nel secondo quarter 2020 ha scatenato una reazione a catena che ancora oggi gli operatori stanno subendo: congestioni nei porti, inaffidabilità del servizio, penuria di container vuoti, costi alle stelle".

Che cosa pensa dell'aumento dei noli del trasporto container?

"Come ho accennato prima, occorre agire sulla radice del problema: in autunno dovrebbe essere attivata una nuova consultazione da parte della Commissione europea – dopo quella del 2018 sul rinnovo del Cber, alla quale avevano partecipato Clecat, Fedespedi e Confetra – per raccogliere le proposte di modifica degli operatori all'attuale Regolamento. Il nostro obiettivo è risolvere l'attuale distorsione della concorrenza che sta indebolendo la supply chain marittima globale a scapito dell'economia mondiale".

Che ruolo gioca la tecnologia nel futuro degli spedizionieri e quali spinte può ricevere?

"Come ricordato dal Viceministro Bellanova durante l'Assemblea per i 75 anni di Fedespedi, nel Pnrr 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3d, reti 5g, nuovi software gestionali: queste risorse, se messe a terra in tempi brevi, permetteranno alle imprese di spedizioni di tutte le dimensioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali".

Il blocco di Suez e il porto di Shenzhen colpito dal Covid sono segni che la globalizzazione sta esaurendo la propria spinta?

"In tema di globalizzazione e di libero mercato il vento sta cambiando: le imprese investiranno per accorciare e diversificare le catene di approvvigionamento e avvicinare le sedi produttive ai mercati di destinazione. Le grandi potenze occidentali si stanno rendendo conto di quanto siano fondamentali regole uguali per tutti per garantire davvero concorrenza, pluralismo, libero mercato. Non a caso, proprio gli Usa si sono fatti promotori della Global Minimum Tax, avvallata dal G7 della Cornovaglia qualche giorno fa".

RODOLFO GIAMPIERI

"Un momento d'oro per l'Italia, ma per cogliere le opportunità dobbiamo semplificare le regole"

"Assoporti? Mai come adesso è importante restare uniti Ringrazio Monti per avere riportato Palermo in associazione"

RODOLFO GIAMPIERI è da poche settimane il presidente di Assoporti. Un incarico importante, anche perché coincide con l'avvio del Pnrr. **Che cosa cambierà nei prossimi anni nella portualità italiana?**

«Molto, se troveremo le modalità per realizzare i progetti previsti dal Pnrr. Non dimentichiamo che entro il 2026 le opere inserite nel Piano dovranno essere realizzate, o comunque abbondantemente avviate. Quello che il ministro Giovannini sta cercando di fare è straordinario, perché ha a che fare col futuro dei nostri figli. Ma è evidente che per realizzarlo serve un supplemento di responsabilità: la semplificazione normativa.

Che non significa, intendiamoci, "liberi tutti", ma razionalizzare i controlli evitando sovrapposizioni e ripetizioni. Credo che il tema meriti di essere analizzato con lucidità, senza pregiudizi».

Rodolfo Giampieri

Il tempo però stringe: possiamo farcela?

«Noi italiani abbiamo sempre dimostrato che davanti a sfide molto difficili sappiano dare risposte altrettanto intelligenti. Se la situazione resta immutata, difficilmente centreremo gli obiettivi del Pnrr. Alcune scelte possono essere fatte rapidamente: penso, ad esempio, alla creazione di una cabina di regìa che consenta ai soggetti deputati a prendere decisioni di sedersi allo stesso tavolo contemporaneamente. Non giriamoci intorno: questo è un momento d'oro, se lo cogliamo possiamo tornare a essere un sistema invincibile».

Che ruolo avrà, in questo senso, Assoporti?

«Mai come adesso è importante restare uniti: ringrazio pubblicamente Pasqualino Monti per avere riportato in associazione l'Autorità di Palermo, è stato un segnale davvero importante. Assoporti, oltre a dialogare con le altre associazioni del settore, deve porsi come leale punto di riferimento del ministero, lavorare per trovare soluzioni e creare un clima di fiducia reciproca».

A proposito di fiducia: come si recupera quella tra città e porti?

«Quasi tutti i porti italiani sono stati realizzati all'interno delle città.

Io sono un grande \ ammiratore di Renzo Piano, della sua filosofia di ricucitura urbana: non si può crescere in contrasto con le comunità.

E sono convinto che il discorso della sostenibilità ambientale e sociale, un tema cruciale nel Pnrr, ci aiuterà a ricostruire il rapporto fra porti e città». —

Nella foto in alto: Pasqualino Monti.
Sotto: i ministri Roberto Cingolani ed Enrico Giovannini

MARIO SOMMARIVA

"Efficienza e innovazione sono le prime qualità per restare sul mercato"

"Il confronto con Lsct? Costruttivo, sono certo che arriveremo a un cronoprogramma condiviso"

Il porto della Spezia

UN NUOVO accordo con il principale terminalista e continui investimenti sul punto di forza della Spezia: l'intermodalità. Mario Sommariva, presidente dell'Authority del Mar Ligure Orientale, ha già predisposto i dragaggi che miglioreranno l'accessibilità allo scalo. È una necessità dettata dal mercato o una speranza che arrivi presto qualche grande portacontainer? «La Spezia sta raggiungendo ottime performance in termini di teu movimentati per singolo viaggio. I 30 centimetri ulteriori che sono stati autorizzati dopo i lavori di manutenzione dei fondali aumenteranno la capacità di carico delle navi e questo, naturalmente, rende il porto più competitivo ed appetibile. Alla Spezia scalano navi lunghe oltre 360 metri e con una portata di 18.000 teu. Al momento non è possibile operare con navi oltre quelle dimensioni che peraltro sono in linea con il nostro mercato. Certamente le navi arriveranno e partiranno più cariche, sfruttando meglio la loro portata potenziale. Diciamo anche che i porti, più che "sperare", devono saper pianificare e programmare».

Parliamo di crociere: La Spezia si candida a diventare l'hub del Mediterraneo per il rifornimento di Lng per le navi di ultima generazione?

«La Spezia sta già sperimentando il rifornimento Lng per la nave Costa Smeralda. Bisogna dare atto all'Autorità Marittima del nostro porto, grazie in particolare al lavoro del Comandante Stella, di avere predisposto procedure che consentono lo svolgimento dell'operazione in massima sicurezza. Quindi il futuro è già qui. La presenza dell'impianto Snam di Panigaglia e la sua prossima rivisitazione, nel senso di consentire anche la fornitura di prodotto e non soltanto il ricevimento e lo stoccaggio, apre la prospettiva, molto seria, di essere un porto dove sarà facile e conveniente effettuare il rifornimento di Gnl. Questa è la prospettiva sulla quale lavoriamo anche guardando al tema della decarbonizzazione e della sostenibilità ambientale».

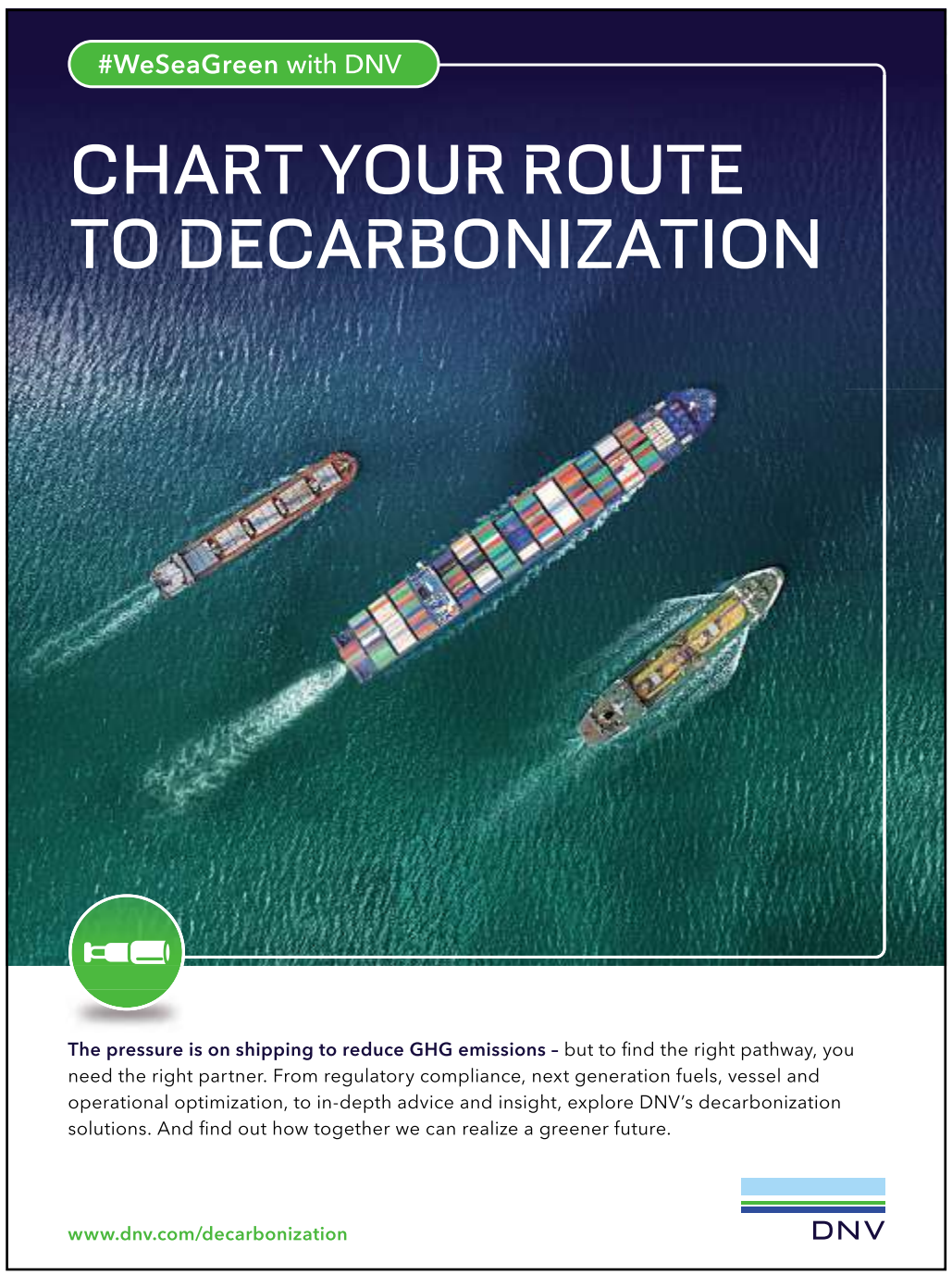
Con Lsct come sta andando? Il clima è migliorato? «Con Lsct c'è un confronto molto serrato e costruttivo che ci porterà, credo davvero a breve tempo, a siglare un accordo procedimentale che stabilisca un chiaro cronoprogramma condiviso degli investimenti da effettuare da parte del terminalista, secondo una nuova rimodulazione, a partire dal Terzo Bacino e non più dall'ampliamento del Molo Garibaldi, dei tempi di realizzazione dei lavori da parte nostra relativamente ai dragaggi ed alla riqualificazione dei fasci di binari, nonché del progressivo rilascio di Calata Paita con la costruzione del nuovo Molo passeggeri. Direi che è tutto a portata di mano. Con questo accordo il porto riprenderà un grande slancio».

Non teme la concorrenza di Livorno sui container?

«Il Nord Tirreno e il Mar Ligure sono aree dove insistono molti porti entro una breve distanza e dove le catchment area in parte, fatalmente, si sovrappongono. Come dicono allenatori e calciatori, quando viene chiesto loro se si salveranno o vinceranno lo scudetto, "dobbiamo pensare partita per partita, senza guardare agli altri". Fuori dalle metafore, dobbiamo consolidare la nostra strategia basata su innovazione, intermodalità e integrazione con i retroporti. Se manterremo e rafforzeremo l'efficienza, specie nei tempi di inoltro a destino dei container in import e di lavorazione dell'export, continueremo ad essere della partita».

Con il nuovo governo e rispetto al recente passato, secondo lei i porti sono più o meno considerati centrali nell'azione dell'esecutivo?

«Ho molto apprezzato il modello di lavoro ed i contenuti proposti dal ministro Giovannini per il funzionamento della Conferenza dei Presidenti delle Adsp che è diventata una vera sede di confronto ed elaborazione di linee strategiche e di azioni per lo sviluppo». —



FOCUS

Il Nord Ovest e la grande opportunità di ripartire

L'area geografica è stata fra le più colpite dalla crisi, ma ora può sperare

Il terminal Psa di Genova

LA PANDEMIA ha colpito duramente anche il tessuto produttivo del Nord Ovest, ma i presupposti per tornare a una crescita solida ci sono tutti. Grazie al Pnrr, ma non solo.

«Il fatto che in questa zona d'Italia ci sia una forte densità di aziende manifatturiere ha consentito all'economia di questa parte di Paese di subire meno danni che altrove nonostante settori come il turismo siano stati fortemente penalizzati dal Covid», spiega Giuseppe Russo, economista e direttore del Centro Einaudi. Ma, secondo Russo, nel Nord Ovest italiano che nei prossimi mesi tenterà la ripartenza anche economica saranno fondamentali le risorse che arriveranno dal Piano nazionale ripresa e resilienza (Pnrr) messo a punto dal governo e dal Recovery fund.

Il Pnrr presentato dall'Italia prevede, infatti, investimenti e un pacchetto di riforme, a cui sono allocate risorse per 191,5 miliardi di euro finanziate attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la resilienza e per 30,6 miliardi attraverso il Fondo complementare. Il totale dei fondi previsti ammonta a di 222,1 miliardi. Sono stati stanziati, inoltre, entro il 2032, ulteriori 26 miliardi da destinare alla realizzazione di opere specifiche e per il reintegro delle risorse del Fondo sviluppo e coesione. Nel complesso si potrà quindi disporre di circa 248 miliardi di euro. «Ci troviamo di fronte a un'occasione irripetibile per il l'Italia - spiega - e più nello specifico per il Nord Ovest del nostro Paese. Mi riferisco soprattutto agli investimenti che interesseranno le infrastrutture anche se per il momento non possiamo ancora calcolare quanti milioni di euro saranno destinati a Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta. L'aspetto fondamentale riguarderà poi la moltitudine di investimenti privati che verranno generati da questi investimenti pubblici e saranno fondamentali per muovere l'economia del nostro Paese».

L'altra opportunità, che questa volta arriva dall'Europa, si chiama Recovery fund: un nuovo strumento europeo per la ripresa approvato, dopo quattro giorni di negoziato, dal Consiglio europeo straordinario del 21 luglio scorso.

I Capi di Stato e di governo europei hanno previsto di incrementare il bilancio su base temporanea tramite nuovi finanziamenti raccolti sui mercati finanziari per un ammontare pari a 750 miliardi di euro (390 di contributi a fondo perduto e 360 di prestiti).

«Non c'è dubbio - aggiunge Russo - che fondamentale sarà la tempestività con la quale questi soldi verranno spesi e i progetti nei quali verranno investiti. L'Europa, infatti, offre questi fondi ma gli importi destinati a ogni singolo Paese dovranno essere inseriti in programmi definiti, insomma dovranno essere giustificati e impegnati con modalità ben precise». Per il Recovery, l'Italia conterà su 65,456 miliardi di sovvenzioni a fondo perduto: il 70% delle allocazioni delle risorse, cioè 44,724 miliardi, è riferito agli impegni per progetti 2021-2022, il resto, cioè 20,732 miliardi, è riferito agli impegni relativi al 2023. Nel complesso la "quota" italiana è di circa 209 miliardi ripartiti in 81,4 miliardi in sussidi e 127,4 miliardi in prestiti. La Commissione europea ha definito linee guida per i governi sulla stesura dei piani. Tra i criteri principali, la sostenibilità ambientale (in linea con l'European Green Deal), la produttività, l'equità e la stabilità macroeconomiche. Secondo il direttore del Centro

Einaudi una forte spinta per lo sviluppo del Nord Ovest sta arrivando - e arriverà - anche dal Superbonus 110%. «Per un comparto come l'edilizia - chiude Russo - si è trattato di un provvedimento fondamentale che comunque sta portando, a catena, benefici a molti altri settori del tessuto produttivo». Il Superbonus si suddivide in due tipologie di interventi: il Super Ecobonus agevola i lavori di efficientamento energetico; il Super Sismabonus incentiva quelli di adeguamento antisismico. L'incentivo consiste in una detrazione del 110% che si applica sulle spese sostenute dal luglio 2020 al 30 giugno 2022 da ripartire tra gli aventi diritto in cinque quote annuali e, per la parte di spesa sostenuta nell'anno 2022, in quattro quote annuali di pari importo. Per gli Iacp (Istituti Autonomi Case Popolari) il limite temporale entro il quale è possibile detrarre le spese si estende fino al 31 dicembre del prossimo anno. —

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.
Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:

FEDESPEDI aderisce a:

www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi

GLI OBIETTIVI DEL GOVERNO

Il Pnrr e il rilancio della portualità: obiettivi e strategie

Dai porti green al sostegno all'intermodalità: sono molti i campi di intervento previsti nel Piano

ALL'INTERNO del Pnrr, gli interventi di riforma sono legati al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti, nell'ottica di una maggiore sostenibilità ambientale della mobilità via mare dei passeggeri e delle merci.

Sono inoltre previsti investimenti nella digitalizzazione degli aeroporti e della filiera logistica, questi ultimi accompagnati da riforme volte a rafforzare la pianificazione strategica, a realizzare lo sportello unico dei controlli, ad implementare una piattaforma digitale interoperabile e a effettuare una revisione della normativa in materia di concessioni portuali.

I progetti riguardano interventi di riforma sui porti che, insieme agli investimenti previsti a valere sui fondi nazionali, sono finalizzati a garantire l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti con i traffici oceanici e con quelli intermediterranei, aumentando la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano, in un'ottica di riduzione delle emissioni climalteranti. Gli investimenti legati a questa componente consentiranno un aumento dei volumi di passeggeri (che nel 2019 si attestavano a 56 milioni, di cui 12 milioni da navi da crociera) e merci (nel 2019 479 milioni di tonnellate), comportando una sostanziale riduzione del traffico stradale. Allo stesso tempo, essi contribuiranno alla creazione di posti di lavoro, non solo nelle aree portuali ma anche nell'entroterra, stimolando lo sviluppo economico sia a livello locale che nazionale.

Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica

Al fine di ottenere una visione strategica unitaria del sistema portuale italiano, sarà predisposto l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP).

Riforma 1.2: Attuazione del regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali

L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari

Riforma 1.3: Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing

La riforma consiste nella definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio

Ursula von der Leyen e Mario Draghi

Investimento 1.1: Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports)

Il Progetto Green Ports, che vede come attuatori le nove AdSP del Centro Nord, si pone come obiettivo quello di rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi volti all'efficientamento ed alla riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il Progetto Green Ports, inoltre, mira a promuovere la conservazione del patrimonio naturalistico e della biodiversità. Nel caso di specie, l'obiettivo di carattere ambientale sarà perseguito attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. Si ritiene che il progetto è destinato a dare un contributo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% entro il 2030.

Intermodalità

La digitalizzazione dei sistemi logistici, inclusi quelli aeroportuali, avrà un rilevante ruolo nel rilancio di questi settori, grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema e ridurre anche l'impatto ambientale. In quest'ottica, è necessario concepire le infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse, che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di "colli di bottiglia". Ciò è possibile solo attraverso un'efficace opera di digitalizzazione per garantire:

- Procedimenti "just in sequence"
- "Industrializzazione" della catena di trasporto tra aeroporti, porti marittimi, dry ports
- "Modularità" e standardizzazione necessaria per gestire grandi numeri di merci sbarcate nei porti.

La rivoluzione digitale e l'aumento di produttività a essa correlata saranno perseguite attraverso un investimento significativo per portare banda larga e 5G nei nodi principali della catena logistica. L'intervento è pertanto trasversalmente collegato con la Missione digitalizzazione M1C2 che contiene interventi destinati alla diffusione della Banda larga e del 5G sulle aree bianche e grigie del territorio.

MAURIZIO LONGO

"L'autotrasporto non sia escluso dagli investimenti sulla sostenibilità"

La crisi ha intaccato la capacità delle piccole aziende di essere competitive sul piano tecnologico

Camion sulla A26

"IL PNRR è - risponde Maurizio Longo, segretario generale di una delle principali associazioni dell'autotrasporto, Trasportounito - un tentativo certo importante di innovare le strutture di trasporto e la rete logistica, con alcuni evidenti coni d'ombra che riguardano in particolare la rete autostradale, i collegamenti dell'ultimo miglio e l'integrazione strada-rotaia. Comprendiamo che la parola d'ordine sia oggi sostenibilità, ma questo non può significare esclusione, anche in considerazione degli enormi passi avanti sulla strada della lotta all'inquinamento che sono stati compiuti da tutte le modalità di trasporto, in primis, forse quella su gomma".

Che ruolo svolge nel Piano il settore dell'autotrasporto?

"In effetti dalla lettura del Pnrr sembra trarsi la conclusione di un autotrasporto destinato a sparire, quando invece il trasporto su gomma continua e continuerà a rappresentare l'asse portante dell'economia del Paese, che non potrà mai essere sostituito dalla ferrovia (per altro gran parte degli investimenti previsti per questa modalità vanno alle linee passeggeri ad alta velocità) impossibilitata a servire tutti i distretti industriali e produttivi in cui è parcellizzato il Paese".

Come si sta muovendo questo governo sui problemi dell'autotrasporto?

"Per ora poco e senza incidere sui problemi veri aggravatisi con la pandemia. L'autotrasporto nell'ottica della transizione ambientale è considerato, a torto, alla stregua di un convitato scomodo, quando il sistema degli approvvigionamenti di materie prime e di distribuzione di prodotti continua a reggersi per oltre il 70% sul trasporto su gomma".

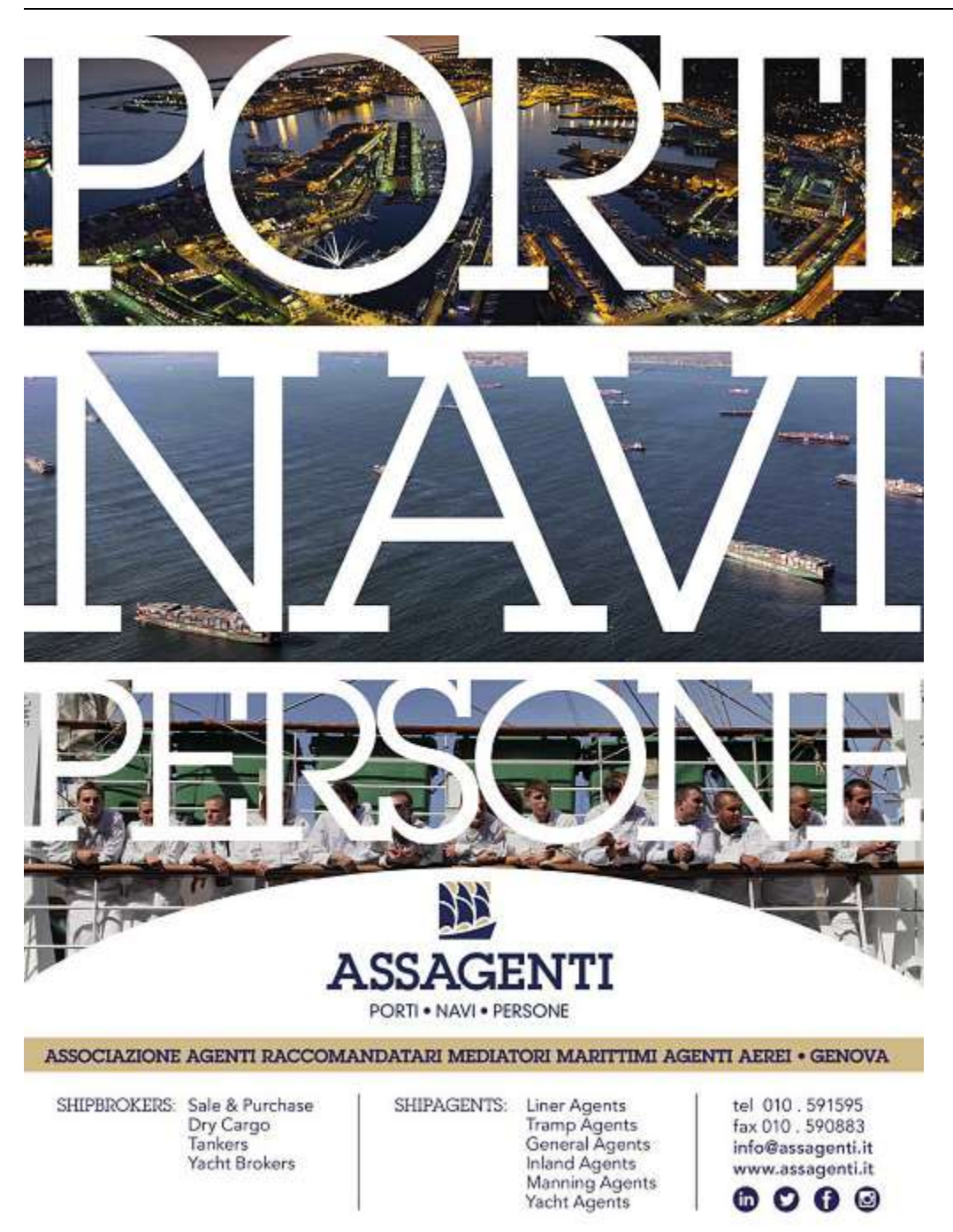
L'Unione europea chiede sostenibilità: il vostro settore è pronto alla sfida ecologica?

"Molte aziende hanno investito e stanno investendo su mezzi "ecologici". Di certo la crisi, aggravata dal Covid ed esasperata in talune parti del Paese dai disservizi autostradali, ha ulteriormente impoverito le aziende del settore costringendole a rinviare i piani di rinnovo della flotta. E sulla qualità complessiva del parco mezzi in circolazione sulla rete nazionale incide anche una quota sempre più rilevante di cabotaggio, ovvero di camion con targa straniera, formalmente in transito, ma concretamente impegnati in concorrenza con l'autotrasporto autenticamente italiano".

La rete logistica è sempre più connessa dalla tecnologia: l'autotrasporto si sta attrezzando, anche nelle realtà più piccole?

"La nostra associazione ha avviato una apposita start up tecnologica con l'intento di realizzare una piattaforma di servizio che aggreghi le imprese nel dialogo telematico con i nodi logistici. Sarebbe tuttavia ipocrita non ammettere come le aziende più piccole siano ogni giorno di più spinte ai margini dei centri decisionali del mercato logistico. La discesa in forze di grandi operatori internazionali, sommata all'affermazione dell'e-commerce ha ulteriormente frantumato la capacità concorrenziale delle piccole e medie imprese di autotrasporto che hanno visto parallelamente erodersi il loro potere contrattuale".

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



ASSARMATORI

L'economia marittima è il motore della ripresa

Sostenerla ora è investire sul futuro dell'Italia

#ilmarenonsipuòfermare

www.assarmatori.eu

PAOLO SIGNORINI

Diga, Genova vuole accelerare: pressing su Roma per le opere

Il futuro del primo scalo italiano dipende anche dalla nuova protezione

L'ammiraglio Nicola Carlone e il sindaco di Genova Marco Bucci

PAOLO SIGNORINI ha già il calendario in tasca e punta a fare in fretta: «Tutto ruota attorno alla data del 15 gennaio 2022. Entro quel giorno dovremo aver aggiudicato l'opera» spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale che governa gli scali di Genova e Savona. L'opera è quella al centro dei pensieri della portualità ligure: la nuova diga davanti alle banchine di Sampierdarena, a poca distanza alla Lanterna. «Sui finanziamenti abbiamo adesso un quadro preciso e siamo molto soddisfatti: 600 milioni saranno coperti dal ministero. Gli altri 287 milioni sono a carico dell'Authority, il resto invece sarà garantito dalla Regione Liguria per un totale di 950 milioni per la prima fase». Così quello dei soldi è un capitolo risolto, mentre le tappe per arrivare all'inizio del 2022 stanno per essere definite. I passaggi sono tecnici, ma servono per delineare un quadro completo. «La diga è tra le opere che può usufruire della procedura accelerata, in base al Dl Governance. La procedura si incardina in un comitato speciale del consiglio superiore che consente di velocizzare l'iter. È la previsione del decreto legge, che sarà poi convertito a fine luglio. A quel punto bisognerà insediare il comitato: è chiaro che serviranno diversi mesi. La diga però è già avanti e sarebbe un peccato se dovesse adesso fermarsi per aspettare che partano i motori della procedura».

Così Signorini è in pressing a Roma «per cercare di non perdere giorni che sarebbero utilissimi per completare l'opera in tempi rapidi. Speriamo di continuare a mantenere la velocità che abbiamo avuto sino ad ora». La data del 15 gennaio è fissata per la scadenza dei 36 mesi previsti dal programma delle opere del Decreto Genova. La gara è ugualmente una partita complessa e l'Authority ha davanti due opzioni, ma il senso è che già in estate o al massimo per la fine dell'autunno possa partire già quel tassello. Anche perché, ancora informalmente, diversi gruppi internazionali sembrano interessati alla costruzione. Intanto il traffico nello scalo è in decisa ripresa: il mese di maggio è stato da record per il porto di Genova. «È un bel segnale» dice Signorini. I volumi hanno segnato un aumento del 14% a maggio nei container. Il totale è arrivato a 260 mila teu, mentre sul traffico totale tutti i settori, ad eccezione delle crociere, girano in positivo e il dato finale è pari ad una crescita dell'8%. Non c'è solo la diga. La corsa per adeguare e implementare l'ultimo miglio, stradale e ferroviario, nel porto di Genova, continua senza sosta. «Abbiamo già avviato il cantiere del viadotto di Pra' che serve al porto di Ponente e a fine giugno si aprirà anche quello ferroviario di Molo Nuovo». Sono i binari che utilizzeranno i terminal di Bettolo e del Sech per la cura del ferro nel porto di Genova. Non solo: «Abbiamo in previsione anche di avviare il cantiere di Pizzarotti sulla viabilità». Il primo passo per la rivoluzione del traffico nella zona portuale di Sampierdarena. Novità in vista anche per l'ex silos granaio del porto di Genova, incastonato nella città, a pochissima distanza dalla stazione marittima. L'edificio storico dell'Hennebique cambierà completamente natura nel progetto presentato da Vitalia Spa e ospiterà uffici e nuovi spazi per i crocieristi. «L'avvio dei lavori avverrà tra agosto e settembre e si partirà con alcune demolizioni».

CESARE D'AMICO

"Italia più solida, ma adesso serve un ministero dedicato al mare"

L'armatore: "Il Paese con Draghi ha ritrovato la sua autorevolezza"

Cesare d'Amico

"IO VEDO presupposti molto buoni per l'economia del Paese. Arriviamo da anni di pessimismo anche eccessivo: oggi il nuovo governo e il Pnrr hanno attivato la fiducia che purtroppo avevamo perso. Del resto è vero che le nostre aziende soffrivano, ma erano già pronte a ripartire. Quello che mancava era lo stimolo".

Cesare d'Amico, amministratore delegato dell'omonimo gruppo armatoriale, a capo di una flotta di oltre cento navi, è considerato uno dei personaggi più influenti dello shipping internazionale. Attivo sia nel trasporto di carico secco che di liquidi, la sua è giocoforza una visione globale dell'economia. «L'impulso che sta arrivando in questi mesi – spiega - ha consentito a tutti di avere finalmente una visione del futuro. Non voglio farne una questione politica, ma è evidente che una personalità come Mario Draghi ha restituito credibilità e reputazione al Paese, fattori indispensabili se vogliamo contare ai tavoli internazionali».

Transizione energetica e rilancio delle infrastrutture sono due dei pilastri sui quali si basa la ricetta del governo. «Sono indicazioni confortanti. Sul fronte ambientale – commenta d'Amico - siamo sempre stati convinti che fosse essenziale dotarsi di navi "eco" di ultimissima generazione, in grado di centrare già adesso gli obiettivi del 2030. Ci abbiamo creduto, abbiamo investito moltissime risorse, e oggi abbiamo la migliore flotta sia nella parte dry che in quella tankers. Un fatto che, oltre all'aspetto di sostenibilità, ci sta dando e ci darà un enorme vantaggio competitivo: le navi più vecchie e meno performanti saranno gradualmente escluse dal mercato. Ma siamo consapevoli che è solo il primo passo. Dobbiamo guardare avanti, e ci fa piacere che questi concetti siano stati recepiti nel Pnrr».

«Per quanto riguarda le infrastrutture inserite nel Piano – continua l'armatore – è vero, come dice qualcuno, che in parte si tratta di opere vecchie e mai realizzate. Ma non dobbiamo essere ipocriti: se in passato non le abbiamo fatte è perché non avevamo le finanze. Ben venga, quindi, la possibilità di recuperare il terreno perso. L'Italia dello shipping è una portaerei, è qualcosa di straordinario con cui nessun altro Paese può competere. Era ora che qualcuno si accorgesse di questa potenzialità. Ora, però, manca un ultimo tassello: un ministero del Mare. È davvero inconcepibile che l'Italia abbia rinunciato a quello che un tempo era il ministero della Marina mercantile. Da allora il settore è cresciuto, c'è stato il boom delle crociere, la stessa Fincantieri è diventata una realtà leader al mondo... Oggi mettere nello stesso calderone autostrade, gallerie e navi non ha minimamente senso».

Sul fronte del mercato, d'Amico parla di «situazione isterica. L'economia è ripartita laddove è esplosa la pandemia: la Cina. Ma è stata una ripartenza diversa dalle altre, c'è stato uno sconquasso totale e del tutto imprevedibile. Il mercato dei container, che da anni aveva raggiunto una sostanziale perfezione, è letteralmente impazzito. Io credo che lo shipping, che per natura è un settore ciclico, debba affrancarsi dalla volatilità, che è un elemento di grande pericolo. Sarà questa la sfida del prossimo futuro».

In tema di formazione, d'Amico torna a essere ottimista: «Mi ha positivamente colpito l'approccio di Draghi agli Istituti tecnici superiori. Da presidente della fondazione Caboto, reputo molto soddisfacente l'entità degli stanziamenti decisi dal governo. Per noi armatori, il rapporto con i marittimi è vitale».

A proposito: come procedono le vaccinazioni? «Dove è possibile, stiamo vaccinando gli equipaggi. Negli Stati Uniti, per esempio, siamo stati i primi a farlo. La reputiamo anzitutto una questione etica».

ALESSANDRO PITTO

"Lo Sportello unico? Possiamo farlo già adesso: basta la volontà politica"

Il presidente degli spedizionieri genovesi: "Bene il Pnrr, ma serve una cabina di regia"

Alessandro Pitto durante un'assemblea di Spediporto a Genova

RIPRESA e resilienza. Ritorno alla normalità dopo il disastro della pandemia, e riorganizzazione delle attività come reazione positiva ad un evento traumatico. Il Pnrr, già dal suo nome evocativo, delinea gli ambiziosi obiettivi che si prefigge. E per il settore della logistica e delle infrastrutture in Liguria il Piano si potrebbe definire – rimanendo in tema, nonostante la metafora – come un treno che passa una sola volta nella vita. Mai prima d'ora infatti ci si è trovati di fronte a una così robusta iniezione di risorse economiche, gli stanziamenti del Recovery Fund, e a un dettagliato programma dei settori a cui questi denari verranno destinati: il Piano di Ripresa, appunto. Fondi per infrastrutture, ferme allo stato di progetto da anni, che ora potranno finalmente essere realizzate, garantendo all'ecosistema degli scali merci in Liguria la sopravvivenza sotto l'aspetto della concorrenza con gli altri porti del Mediterraneo e in generale dei Paesi europei. Ma, per Spediporto (l'associazione che raggruppa le imprese di spedizione del primo porto italiano), non sono solo strade, moli e ferrovie ad essere attesi dalla logistica ligure per restare appetibile nel comparto degli scali e delle rotte delle spedizioni.

«C'è un punto del Pnrr sul quale siamo già da mesi al lavoro, con l'elaborazione di nostri progetti, che in settimana porteremo sul tavolo del Mims – dice Alessandro Pitto, presidente di Spediporto Genova –. Ed è quello che riguarda la digitalizzazione dei nostri processi operativi, la semplificazione della parte amministrativa. L'abbattimento della burocrazia, insomma. Un obiettivo, a mio avviso, importante almeno quanto quello delle infrastrutture che la regione attende da lungo tempo: la Gronda, il Terzo valico, la diga foranea. Ricordiamoci che, secondo alcune stime, la digitalizzazione può portare alla riduzione del 40% dei costi di una pratica di spedizione merci, e del 30% dei relativi tempi». Ma la strada per arrivare a questi traguardi, com'è intuibile, non è tutta in discesa. «In Italia non siamo mai stati molto bravi a spendere i denari in arrivo dall'Unione europea – prosegue Pitto -. Per questo mi auguro che entri in funzione una "cabina di regia", ovvero una struttura di monitoraggio della gestione di questi investimenti. Sarebbe paradossale, ora che i soldi ci sono, mancare gli obiettivi per errori di strategia o ritardi nei tempi che devono essere rispettati». E sulla previsione dello Sportello unico doganale il presidente di Spediporto si concede una battuta: «Ne parliamo da così tanto tempo che potrebbe essere definito una chimera, o un animale mitologico. Per attuare lo Sportello unico è tutto pronto da tempo, la legislazione lo prevede, i progetti sono stati fatti – conclude Pitto -. Forse sarebbe davvero l'ora di metterci la volontà politica e raggiungere finalmente l'obiettivo». —

IL MINISTRO GIOVANNINI

"Benzina e diesel, anche l'Italia rinuncerà a partire dal 2040"

La transizione verso forme alternative di trasporto è nell'agenda del governo

Traffico sulla A10

PER le auto a benzina e a diesel il conto alla rovescia è partito: «Nel governo stiamo ancora ragionando. Ci sono Paesi, come quelli del nord Europa, che hanno fissato il limite al 2030. Altri al 2040. A luglio arriverà l'indicazione della Commissione Europea. Noi presto decideremo, ma direi che il 2040 è una data limite». Lo dice il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini in un'intervista a TechTalk pubblicata su Il Secolo XIX e Repubblica.

I costruttori su questo «stanno accelerando moltissimo» aggiunge, annunciando imminenti incentivi per rinnovare il vecchissimo parco circolante di vetture. Tutti i dati «ci indicano che per gli spostamenti più brevi l'uso della mobilità dolce cresce molto. Siamo davanti a una rivoluzione. Ma ora dobbiamo capire cosa avverrà a settembre. Ho chiesto all'Istat uno studio su come le famiglie pensano di cambiare il modo di spostarsi dopo l'estate» spiega. Rispetto allo smart working «nel decreto che abbiamo approvato abbiamo tolto il limite del minimo 50%, ma è stato letto male. Non è un ritorno in ufficio, dipenderà dalle situazioni». Nel Pnrr per Infrastrutture e mobilità sono a disposizione 41 miliardi, «in realtà sono 61 se consideriamo tutti i fondi a disposizione. Serviranno. Le infrastrutture sostenibili sono un concetto nuovo: farlo secondo l'economia circolare vuol dire progettarle per il riuso». Per i porti c'è un investimento dedicato di 4 miliardi «per trasformarli in porti verdi» portando l'elettricità in banchina, «così le navi spegneranno i motori a gasolio in porto. E poi ridurre i tempi di logistica per diminuirne l'impatto ambientale». In 5 anni l'Alta velocità ferroviaria arriverà in alcune tratte del sud. Gli aeroporti «sono cambiati come luogo in modo radicale. L'integrazione fra trasporto aereo e ferroviario sarà cruciale». Enormi investimenti anche sulle bici, «abbiamo 600 milioni da spendere solo sulle piste ciclabili». Sui monopattini, dai dati emerge il fatto «che i giovani preferiscono questo tipo di mobilità. Dobbiamo assicurare la sicurezza delle persone facendo molto di più dal punto di vista dell'educazione stradale».

«Abbiamo avviato un confronto necessario, in considerazione della trasformazione tecnologica e ambientale del settore. Per affrontare questa fase ci sono indirizzi consolidati anche alla luce dei piani approvati nel Pnrr da governo e Commissione Ue. La trasformazione tecnologica ed ecosostenibile è una sfida e un processo che devono essere gestiti, non solo in termini di produzione, ma anche per gli effetti sociali che determinano» ha detto, da parte sua, il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, al termine del tavolo sull'automotive convocato al Mise, a cui hanno preso parte oltre 40 rappresentanti di associazioni, aziende e sindacati del settore. Nel corso del vertice, sono stati «elencati i temi principali legati alle importanti sfide che nei prossimi anni l'industria automotive si troverà ad affrontare, dalla necessità di una mobilità più sostenibile alla opportunità di una naturale evoluzione tecnologica degli autoveicoli». Obiettivo del tavolo quindi «definire una strategia di politica industriale di medio lungo periodo e individuare i provvedimenti necessari per sostenere una delle filiere più importanti del Paese, anche alla luce degli investimenti previsti nel Pnrr per la mobilità sostenibile». «È stata indicata una modalità di lavoro in un'ottica consultiva e costruttiva, aperta ai contributi di tutti gli stakeholder coinvolti. Saranno inoltre previste diverse sessioni, di cui una sicuramente dedicata alla transizione industriale (costruttori e componentistica) e una alle infrastrutture (elettrico, idrogeno e combustibili alternativi). Previsto, inoltre, anche il coinvolgimento di altri ministeri».

PAOLO PESSINA

"Il Paese ha voglia di ripartire: per restare competitivi investiamo sulle infrastrutture"

Le priorità che riguardano i moli genovesi, secondo gli agenti, "il completamento del Terzo valico, la Pontremolese, il quadruplicamento della linea Tortona-Pavia"

Paolo Pessina, presidente di Assagenti

Il bacino di Sampierdarena del porto di Genova

IL PROBLEMA della congestione dei porti cinesi e americani preoccupa anche gli agenti marittimi genovesi. «C'è voglia di ripartite, soprattutto ora che fortunatamente la pandemia si sta attenuando», spiega il presidente di Assagenti, Paolo Pessina. Per il porto del capoluogo ligure, però, le nuove sfide di crescita passano necessariamente attraverso uno sviluppo infrastrutturale atteso ormai da anni che viene considerato «fondamentale per consentire alle banchine genovesi di stare al passo con gli altri scali mondiali».

Dal Piano nazionale ripresa e resilienza messo a punto dal governo e dal Recovery fund, secondo Pessina, arriveranno investimenti che se ben utilizzati potranno portare a compimento le principali grandi opere attese da decenni. «Per quanto riguarda il primo piano - spiega Pessina - sono molto fiducioso nei confronti di questo governo di unità nazionale. Quello che a mio giudizio deve essere portato avanti è il cosiddetto modello Genova che ha dato prova di funzionare alla perfezione: nomine di commissari, progetti sicuri e realizzati velocemente». Secondo il presidente degli agenti marittimi genovesi, invece, i fondi che saranno destinati al porto di Genova per quanto riguarda il Recovery fund andranno a colmare un importante deficit infrastrutturale che penalizza da anni le banchine del capoluogo ligure. «Si tratta - prosegue Pessina - di un'occasione irripetibile: al nostro Paese serve un vero piano logistico e occorrerà ragionare come sistema nazionale e non come singolo scalo. Il governo dovrà, a mio giudizio, utilizzare questi fondi europei investendo in ambito marittimo su quelle che sono le due direttrici fondamentali ovvero quella tirrenica e quella adriatica. I porti di riferimento, sul primo versante, dovranno essere Livorno, La Spezia e Genova mentre in Adriatico è necessario concentrarsi in primis su Trieste e poi Venezia». Le priorità che riguardano i moli genovesi, secondo gli agenti, sono tra le altre il «completamento del Terzo valico, la Pontremolese, il quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona-Pavia . Ma ci sono anche da eliminare i cosiddetti colli di bottiglia agendo sul nodo ferroviario genovese altrimenti tutte le altre infrastrutture serviranno a poco», sottolinea Pessina. «Più in generale si dovrà anche investire in digitalizzazione, sotto tutti i punti di vista: in questi mesi di pandemia abbiamo tutti quanti compreso che è possibile lavorare anche da casa, senza necessariamente stare in ufficio. Ma per sfruttare ogni nuova opportunità è necessario pianificare nuovi investimenti anche sulla rete digitale».

MINO GIACHINO

"Il vero rilancio del Nord-Ovest? Grazie ai trasporti"

L'appello dello spedizioniere affinché rinasca la Consulta dei trasporti e della logistica

Mino Giachino

LA LOGISTICA può essere il motore del rilancio del Nord Ovest, la mitica area multiregionale e industriale italiana, che comprende Liguria, Lombardia e Piemonte, colpita negli scorsi decenni dalla deindustrializzazione. Ne è convinto Bartolomeo Giachino, presidente della casa di spedizioni Saimare e animatore nel 2018 del movimento popolare a favore della linea a alta velocità (Tav) fra Torino e Lione.

"Negli ultimi anni - spiega Giachino - l'economia del Nord-Ovest è stata in linea con quella nazionale, ma soltanto grazie alla Lombardia, che è cresciuta di più, mentre Liguria e Piemonte sono rimaste sotto la media". Adesso c'è l'occasione di ribaltare questa situazione, grazie anche al Pnrr. "Nell'economia globale la logistica è centrale. Basta una nave di traverso a Suez o una vertenza in un magazzino perché tutto si blocchi. I governi devono capire che la logistica è essenziale per la mobilità di tutto il sistema economico. In Germania questo è il terzo settore per occupazione, in Olanda hanno porti e aeroporti efficienti. In Italia non si ancora capito".

Qualcosa però sta cambiando grazie all'impulso europeo: "La scelta del Recovery plan - dice infatti lo spedizioniere - di puntare sulle infrastrutture accoglie le istanze più evolute che arrivano dal mondo della logistica". Una serie di opere fondamentali si sta muovendo: la diga di Genova è inserita nel Recovery "e consentirà di aumentare i flussi di traffico in un momento in cui l'Italia è ancora piatta, sotto i livelli del 2007". Occorre cogliere l'occasione di un periodo come questo in cui "si è rimesso in moto l'export, portandosi dietro anche l'import.

Le case di spedizione registrano un +10 per cento di esportazioni e un +7 di importazioni, rispetto al 2018, che era stato l'anno migliore". Con il porto di Genova, può diventare logisticamente centrale anche il Piemonte, che ospita interporti importanti come Rivalta, Novara, Orbassano, Gallarate. "Si avvicina la conclusione del Terzo valico, procedono i lavori di collegamento del porto con la galleria di valico, tra le opere del Pnrr c'è il quadruplicamento della linea di pianura all'uscita del Terzo valico e è stata commissariata la Tav. Il Nord-Ovest ridiventa centrale". Per consolidare questa posizione occorre da un lato, una politica nazionale: "Bisogna ricostituire per decreto al ministero la Consulta dei trasporti e della logistica, necessaria per risolvere le vertenze come quella che ha portato alla recente tragedia di Novara". E dall'altro un coordinamento regionale che è mancato: "A parte pochi incontri-vetrina, la collaborazione fra Liguria, Lombardia e Piemonte non è andata avanti in questi anni". Misure necessarie perché "il terzo decennio sia di crescita dopo vent'anni di stagnazione".

GruppoSpinelli
LOGISTICS PROVIDER