

Gli operatori della filiera logistica affrontano a muso duro le sfide energetiche (e il resto)

Al convegno S2S presso il GIS 2023 di Piacenza messe in evidenze le problematiche con cui si interfacciano quotidianamente armatori, terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori, operatori intermodali e dei trasporti eccezionali, advisor finanziari e legali

10 OTTOBRE 2023 ALLE ORE 09:58



Prima sessione

di Angelo Scorza

Dibattito ad alto livello a cura di S2S – ma purtroppo a bassa affluenza di audience, causa una scelta ‘forzosa’ e poco idonea – quello andato in scena (anzi, in campo!) al Palabanca di Piacenza, un palazzetto dello sport, sede davvero inedita per un convegno, a latere del GIS Giornate Italiane del Sollevamento 2023 che hanno letteralmente ‘impazzato’ per tre giorni (ed una notte di social networking) intensissimi alla fiera della città emiliana, riscuotendo un successo senza precedenti.

In un long weekend dal sapore vagamente estivo per le elevate temperature raggiunte anche in Padania, l’Expo di Piacenza traboccava letteralmente di stand degli espositori, in numero record di quasi 500, tanto da dover ‘invadere’ pacificamente anche le aree pubbliche normalmente riservate alla convegnistica (come nelle edizioni precedenti); sicchè gli organizzatori di Mediapoint hanno dovuto sacrificare ogni singolo spazio utile, a scapito

del convegno, che si è tenuto 'a reti unificate', ovvero nella stessa location della successiva premiazione degli ITALA Awards, di cui riferiamo in altra parte.



Il saluto di Potestà

Mai come in questo caso, peraltro, gli assenti (in parte giustificati, invero) hanno avuto torto, o meglio si sono purtroppo persi una discussione di calibro elevato (a detta dei pochi presenti) fra operatori che coprivano sostanzialmente l'intera catena logistica e dei trasporti, anello per anello, in virtù della loro rappresentanza delle rispettive associazioni di categoria e/o dell'appartenenza ad aziende trainanti certi ruoli ed attività fondamentali nella filiera.

Una supply chain messa sotto pressione anche più del solito in una fase storica 'bizzarra', già di per sé assai tumultuosa, come ben noto a questi stessi operatori, che si trovano a confronto – ciascuno con le proprie esigenze e peculiarità – con la grande sfida della transizione energetica, ormai imperante in ogni momento della quotidianità attuale (sia come imprese che come comuni cittadini), ma non solo.



Vergani e Ferrari

E se l'adeguamento, coercitivo e stringente, imposto da parte delle normative internazionali ad assumere una veste nuova, che sia frutto di un'evoluzione organizzativa e tecnologica che alla fine si traduce in un notevole sovraccosto operativo (non si sa bene sino a che punto poi ribaltato dalle aziende fino agli estremi della filiera di produzione e distribuzione, ovvero i consumatori finali) è qualcosa di prestabilito e dunque programmato e programmabile (almeno sino ad un certo punto), vi sono altri fattori (endogeni ed esogeni) che condizionano pesantemente i players, e che scaturiscono in maniera inaspettata e deleteria.

Dalle questioni geopolitiche (leggasi guerre e invasioni) alle discrasie infrastrutturali (distruzioni e crolli di ponti e tunnel), verrebbe da dire quasi, con un certo cinismo senza eccedere in vittimismo, "dacci oggi la nostra disgrazia quotidiana"; una sorta di refrain costante che subissa gli operatori, e a cascata i loro fornitori di servizi, di stress con regolarità sconcertante.



Vettosi

Per restare alla 'fredda cronaca' dell'attualità (anche meno recente) dell'ultimo quinquennio o poco più, dai viadotti italiani crollati ad Annone (Brianza) nel 2016, alla tragedia immane del Ponte Morandi di Genova nel 2018 (quella che ha fatto certo più rumore mediatico) e al ponte di Albiano Magra tra Spezia e Massa nel 2020, hanno purtroppo 'risposto' altre disgrazie di impatto internazionale: dai binari inopinatamente franati a Rastatt in Germania nel 2017, tagliando in due il trasporto ferrato nel Vecchio Continente, agli ultimissimi 'sinistri' dei trafori del Frejus e del Gottardo di poche settimane fa, per citare i maggiori, che rischiano di sovraccaricare sino a farli esplodere gli assi viari con sbocco transfrontaliero superstiti, quali Ventimiglia e il Sempione, per poter comunicare tra Italia e Francia e tra Italia e Svizzera, e da qui raggiungere l'Europa Occidentale e Centrale.



Alberto Rossi

Un inquietante effetto domino di disastri, come a dimostrare che nessun territorio e nessuna modalità è esente dal rischio di un default improvviso che ostacola, sino a quasi bloccarla, la fluidità dei flussi commerciali veicolati dai vettori (quando non esista, e ciò si ravvisa spesso, una saggia 'ridondanza').

Di tutte queste frustrazioni, che possono capitare all'improvviso - e a cui si aggiungono altre causate da decisioni cervellotiche, tipo quelle di effettuare lavori in cantieri stradali così fitti che, ad esempio, il trasporto eccezionale si è autobandito dal percorrere le strade di accesso al porto di Genova - sono ben consapevoli tutti gli operatori del trasporto; come hanno testimoniato in ciascun intervento svolto in quel di Piacenza tutti i 10 partecipanti ai due panel organizzati da S2S, chiamati a rispondere, portando le rispettive esperienze e mettendo sul tavolo le specifiche problematiche, al titolo dell'incontro: "Terminalismo e logistica fra sfide energetiche e innovazioni tecnologiche".



Ferrari

Laddove ovviamente la logistica è intesa in senso lato, comprensiva della fase marittima, che è spesso quella 'core' nelle catene del trasporto internazionale.

Così - dopo il saluto del padrone di casa Fabio Potestà (Mediapoint), armatori e terminalisti, spedizionieri e autotrasportatori, operatori logistici, intermodali e dei trasporti eccezionali, advisor finanziari e legali, hanno approfittato dell'occasione piacentina per togliersi qualche sassolino dalle scarpe, quasi a 'vuotare il sacco' su tutto ciò che li condiziona in maniera spesso devastante; dei vari 'lacci e laccioli' (come si diceva una volta; oggi sarebbe più opportuno parlare di 'bastoni fra le ruote') che impediscono loro di fare serenamente impresa.



Ferrandino

Senza indugiare in lamentele gratuite ma circostanziando ogni loro sofferenza nel concreto, si sono avvicinati a elaborare questi concetti sul parquet del Palabanca, di fronte ad un'audience sparuta, quasi dispersa negli amplissimi spazi del complesso sportivo, ma comunque sempre attenta a cogliere ogni sfumatura, gli avvocati Enrico Vergani

(BonelliErede) e Giorgio Berlingieri (AIDIM), i 'numeri due' delle associazioni armatoriali nazionali, ovvero Fabrizio Vettosi, Consigliere di Confitarma, e Alberto Rossi, Segretario Generale e Direttore di Assarmatori, gli omologhi nelle associazioni terminalistiche Alessandro Ferrari (Assiterminal) e Paolo Ferrandino (Uniport), il Vicepresidente di Fedespediti, Manuel Scortegagna (Scortrans), il Vicepresidente di CNA FITA, Luciana Ferrone (L Transport), la Consigliera di WISTA, Nora Rossi (Contship Italia) e il Direttore Generale di FITE, Sandra Forzoni.



Il videomessaggio di Rixi

Impossibile, anche per carenza di spazi (qui come in fiera...) riportare con precisione e senza operare tagli dolorosi a ragionamenti sofisticati, gli interventi di ciascuno di loro.

Ma il sentimento unanime è che così davvero non si possa andare avanti.

Bastano poche citazioni, a titolo di esempio.



Ferrone e Scortegagna

La transizione ecologica è diventata uno strumento politico; non è affatto vero che le navi, gli asset delle compagnie di navigazione, siano i fattori più inquinanti dell'industria moderna, come ha ben dimostrato – dati di enti terzi alla mano – Vettosi nella sua lunga prolusione.

Chi ha detto che lo shipping è brown? Gli armatori sono anzi operatori virtuosi, hanno cominciato ad adottare correttivi all'inquinamento già 15 anni fa, ed a proprie spese, investendo la bella cifra di 90 miliardi di dollari che si traducono in capex.



Forzoni

Così come non è accettabile che la Commissione UE pensi di fare diventare tutta Europa un territorio 'danese' nel suo goffo, maldestro ma pericolosissimo tentativo di omogeneizzare le economie portuali tramite quell'arma impropria che è diventata l'ETS (salvo auspicabili e comunque tardivi ripensamenti a Bruxelles), come han ben rappresentato nella sua severa arringa l'avv. Rossi, il quale ha fatto notare che in Germania le conseguenze, nefaste per il transhipment mediterraneo, di tale regolamento iniquo erano state avvertite (e dunque programmate anche nella catena degli investimenti da effettuare in futuro) con un vantaggio di una decina di anni almeno.



Nora Rossi

Rispetto al tema dominante del transhipment, con la sua legiferazione 'insana', la UE nel 2021 ha violato il principio della non infrazione del sistema di proporzionalità perché le sue misure non vanno a inferire impatti nei porti del Nord Europa. La norma come concepita oggi andrà ad alterare le condizioni relative alla concorrenza: per i trasporti con le isole e i servizi delle Autostrade del Mare comporterà un aumento dei costi, per il trasbordo dei contenitori invece regalerà un vantaggio competitivo ai porti del Nord Africa rispetto a quelli europei, fra cui in primis Gioia Tauro.



Berlingieri

Non meno malinconico il riscontro da parte dei terminal operator, che – come hanno ricordato Ferrari e lo stesso Ferrandino – vedono degli atout pure importanti ed utili come il Cold Ironing e le Comunità energetiche portuali come ancora, purtroppo, futuribili in Italia, a differenza di altri paesi, alcuni già più avanti.

Il punto di vista legale di Vergani ha fatto notare come tutte le pressioni odierne vengano scaricate sugli operatori senza pensare che non si può fare uno switch on, come girare un interruttore, ma ogni nuova misura introdotta deve essere graduale nei suoi effetti, altrimenti può essere devastante.

Senza considera che l'efficienza energetica e i criteri ESG sono parametro di valutazione adottato anche nell'ambito della concessione di credito, dell'investimento e del project financing.



Seconda sessione

All'appuntamento di Piacenza è purtroppo mancato il riscontro della politica – ma questa non è certo una novità – che ha unicamente delegato ad un videomessaggio inviato dal Viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, la condivisione (abbastanza scontata) dell'impegno governativo a supportare sempre le istanze esposte; parole cui troppo spesso non conseguono fatti concreti.