

La ‘processione’ del settore logistico alla Camera diventa un (desiderato) programma di Governo

Assiterminal, Confetra, Assarmatori e diverse AdSP audite nella Commissione Trasporti: le osservazioni al PNRR si trasformano in un libro di speranze per l’esecutivo che sarà guidato da Mario Draghi. Fedespedi: “Digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono le priorità”



Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella riceve al Quirinale il premier incaricato Mario Draghi

In fin dei conti, si tratta di una plastica rappresentazione del principio dell’eterogenesi dei fini: convocati alla Camera dei Deputati – in tempi non troppo sospetti – i rappresentanti del settore logistico, inteso nella sua accezione più ampia, per dire la loro (o, in politichese, ‘essere auditi’) sul Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza, ovvero il Recovery Plan studiato dal governo Conte II, la ‘processione’ andata in scena ieri nella Commissione Trasporti si è di fatto trasformata in un piuttosto lungo elenco di desiderata rivolto a Mario Draghi, premier incaricato di formare il nuovo esecutivo.

E chissà che l’uomo del ‘Whatever it takes’, capace con tre parole di tenere a bada gli speculatori finanziari internazionali, non riesca anche ad accontentare – almeno in parte – questo sfaccettato mondo, o almeno a recepirne le istanze, che sia tramite un apposito Ministero del Mare – come il cluster è tornato a richiedere in tempi recenti – o con l’attuale articolazione degli uffici dei vari dicasteri. Il materiale su cui lavorare, comunque, è parecchio e sviscerato nelle sue varie parti. Le audizioni di ieri a Montecitorio valgono quindi come un ‘Bignami’: più che essere, come detto, appunti per il governo uscente, diventano messaggi per chi sta per insediarsi a palazzo Chigi.

Detto quindi dell’audizione di Paolo Emilio Signorini, che davanti ai deputati è tornato a parlare della nuova diga foranea del porto di Genova, in qualità di presidente dell’AdSP del Mar Ligure Occidentale ma anche di commissario per la realizzazione di quella infrastruttura, nello stesso consesso è intervenuto anche Pasqualino Monti, numero uno dell’AdSP del Mare di Sicilia Occidentale e anch’egli commissario

straordinario a Palermo. Nel dettaglio, Monti dovrà occuparsi del 'rilancio del polo della cantieristica navale del porto di Palermo e dell'interfaccia porto-città'.



Sul primo fronte di recente c'è stato un notevole passo avanti con la concessione a Fincantieri per l'area su cui insisterà il bacino di carenaggio da 150mila tonnellate di portata lorda pensato nel 1973 per integrare il polo navalmeccanico del capoluogo siciliano, che ha il suo perno nella vasca da 400mila tpi, fra le maggiori d'Europa. "Si tratta di un completamento che Fincantieri attende da anni – ha detto Monti – Una volta finiti questi interventi, sarà infatti in grado non solo di fare manutenzioni ordinarie e allungamenti, ma si potrà dedicare anche a Palermo alla costruzione di nuove unità navali, con tutto quello che questo può significare pure in termini di occupazione".

Sulla nuova interfaccia porto-città Monti se la cava fra il serio e il faceto: "Non voglio arrivare a dire che il problema di Palermo sia il traffico, però il traffico ro-ro negli ultimi anni è notevolmente aumentato e ci sono buoni segnali anche per il futuro: giusto occuparsi quindi dell'integrazione fra porto e città per evitare l'ingolfamento della viabilità ordinaria".

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, è tornato a chiedere lo sblocco dei fondi per il rinnovo delle flotte: "Nella versione definitiva del Piano - ha detto in Commissione - è stata totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il piano nazionale del cold ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine. Nella sua stesura attuale il Piano prevede che una parte rilevante delle risorse disponibili siano destinate all'elettrificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T (circa 950 milioni di euro). Ma a prescindere dalla constatazione che le risorse messe in campo per l'infrastrutturazione dei porti potrebbero essere insufficienti per portare a termine un programma così ambizioso, noi riteniamo che la transizione energetica delle flotte, misura ritenuta ammissibile da parte della EU, debba essere comunque rimessa al centro del programma. Se si vuole parlare di cold ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri, solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell'ambiente. Dall'altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi

nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati”.

Anche Assiterminal, l’associazione dei terminalisti italiani, ha avuto modo di tornare a cavalcare i temi a lei cari: “Occorre innanzitutto aumentare le risorse da dedicare a intermodalità e logistica integrata con particolare riguardo ad interventi infrastrutturali e concernenti i principali porti nazionali, soprattutto per il superamento di colli di bottiglia di ultimo e penultimo miglio nei collegamenti tra scali marittimi e grandi reti”, è la posizione del cluster guidato da Luca Becce , che chiede poi di “rafforzare le Direzioni/Uffici del MIT dedicati per competenza alle materie della portualità, del mare e della logistica; semplificare al massimo adempimenti e procedure riguardanti i dragaggi nei porti; completare la riforma Delrio; supportare l’adozione di un programma di formazione quinquennale rinnovabile; procedere al riconoscimento progressivo di alcune mansioni del lavoro portuale nell’alveo delle categorie di lavori usuranti; procedere rapidamente a concludere le analisi avviate dalla cabina di regia di Uirnet; individuare le priorità del ‘green new deal’ per i porti più significativi e infine superare il ‘dualismo’ ZLS / ZES e procedere quantomeno all’istituzione di zone franche intercluse funzionali alle aree portuali e retroportuali dei porti a vocazione commerciale internazionale”.

Confetra, ribadendo “l’importanza delle infrastrutture” ed esprimendo “grande soddisfazione nel ritrovare oggi nel PNRR temi che ha sempre sostenuto prioritari: sostegno al trasporto ferroviario ed intermodale, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supply chain logistica, connessioni di ultimo miglio, Smart Road, Air Traffic Management” ritiene “fondamentale e non più procrastinabile il potenziamento della competitività del sistema portuale italiano con la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti, considerando i porti non solo punti di transito ma veri e propri nodi strategici integratori del sistema mare-terra; la sostenibilità ambientale e l’efficientamento energetico dei porti con l’elettrificazione delle banchine; la digitalizzazione della catena logistica a partire dall’esigenza di modernizzazione delle imprese del settore; la riduzione delle emissioni connesse all’attività di movimentazione merci; l’esternalizzazione delle funzioni degli USMAF. Per avere una logistica competitiva infatti è necessario puntare su una serie di fattori: infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali sui controlli delle merci, politiche fiscali premianti ed una visione ambiziosa del ruolo dell’Italia nel commercio internazionale e nella geoeconomia degli scambi”.

P.R.

Fedespediti: “Digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono le priorità”

Da tempo Fedespediti, per voce del presidente Silvia Moretto, chiede di puntare su tre priorità in ottica Recovery Plan: digitalizzazione, connettività e sostenibilità. “Quelle stesse priorità le ritroviamo oggi nel testo approvato in Parlamento - dice oggi Moretto - Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza punta sulla logistica, investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest’anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra

Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il MIT portato avanti da Confetra. Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora”.



“Il Recovery Fund – aggiunge Moretto - ci chiede di essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese, in termini di PIL (la logistica ne vale il 9%) e di occupazione. Sappiamo, inoltre, che la logistica è il motore del principale punto di forza della nostra intera economia, l'import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo da anni insieme alla nostra Confederazione Confetra. Perché il PNRR diventi acceleratore di cambiamento, tuttavia, tali temi devono trovare al più presto piena realizzazione, non solo lato imprese, ma anche lato pubblica amministrazione. Speriamo che, tra le proposte per la semplificazione normativa del settore logistico sostenute a gran voce da Confetra, venga presto approvata la riforma del contratto di spedizione e si dia attuazione alla riforma della pubblica amministrazione, anche e soprattutto in chiave digitale”.