

13-07: Messina (Assarmatori): integrazione e sinergie per far nascere una nuova logistica

Italia



Il futuro del trasporto merci non passa più dalla competizione fra le diverse modalità ma dall'integrazione e dalla sinergia fra tutti i "componenti" della catena logistica. Ciò che serve è un unico sistema efficiente e integrato gomma-ferro-mare. È quanto ha affermato il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo alla quinta edizione del Forum di Pietrarsa, organizzato da Assofer (rete Confcommercio-Conftrasporto) svoltosi il 5 luglio presso il Museo Nazionale della Ferrovia a Portici.

"È importante superare contrapposizioni sterili e condividere tutti uno spirito nuovo di integrazione", ha proseguito Messina, "così come rilanciato anche dal Ministro Giovannini intervenuto al Forum. L'integrazione e l'intermodalità sono la strada giusta e la collaborazione fra i diversi settori può fornire all'amministrazione pubblica, in primis proprio al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, i frutti di un'alleanza globale indispensabile per proseguire nel lavoro di attuazione delle misure contenute, ad esempio, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; in questo modo favorendo una ripartenza concreta ed efficace dell'intero settore della logistica lasciandosi alle spalle l'emergenza Covid, alla stregua di un brutto ricordo".

Gente e territorio

Brevi dal mare

scritto da Redazione 13 Luglio 2021



Vaccinazioni. Era lo scorso 30 giugno quando il generale Figliuolo comunicò l'imminente inserimento prioritario nel processo vaccinale del personale marittimo imbarcato e in attesa di imbarco, in particolare favorendo – ove possibile – l'impiego di vaccini monodose in considerazione della elevata mobilità dei lavoratori marittimi. Il tutto sfruttando le capacità vaccinali dei laboratori USMAF, degli *hub* vaccinali regionali e di quelli aziendali attivi presso le città portuali nazionali o, eventualmente, a bordo delle navi. Assarmatori e Confitarma auspicarono che il Piano venisse attuato in tempi brevi. Come sta andando?



Al porto di Genova circolazione in tilt. Non bastavano i cantieri. “A causa dell'inadeguatezza delle strutture operative terminalistiche e delle infrastrutture stradali – ha dichiarato Trasportounito – l'intero hub portuale e logistico va in tilt”. Nelle ultime settimane, infatti, la situazione si è fatta davvero difficile. Dal blocco totale del bacino di Sampierdarena, con congestionamento di tutto il ponente cittadino a causa della paralisi ai varchi del terminal container Sech, a quelli sui terminal di Calata Bettolo, di Prà-Voltri e di Vado. Si chiedono livelli di servizio minimi predefiniti dalle Autorità di Sistema Portuale, sul tipo di quelli imposti in questi giorni a La Spezia per il funzionamento dei varchi e la regolazione del traffico su gomma in entrata e in uscita.



Forum di Pietrarsa. “Il futuro del trasporto merci non passa più dalla competizione fra le diverse modalità ma dall’integrazione e dalla sinergia fra tutti i componenti della catena logistica. Ciò che serve è un unico sistema efficiente e integrato gomma-ferro-mare”. Lo ha affermato il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo alla quinta edizione del Forum di Pietrarsa, organizzato da Assofer (rete Confcommercio-Confrtrasporto), svoltosi nei giorni scorsi al Museo Nazionale della Ferrovia a Portici. “L’integrazione e l’intermodalità sono la strada giusta... per proseguire nel lavoro di attuazione delle misure contenute, ad esempio, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza...”

Medici di bordo. Pare esista il rischio concreto che molte navi non possano raggiungere le loro destinazioni perché costrette a rimanere in porto per carenza di medici di bordo. A lanciare l’allarme sono Confitarma e Assarmatori insieme all’Associazione nazionale dei medici di bordo (Medibordo). Infatti, a causa di un sistema di regole ormai sorpassato cui si è aggiunta l’emergenza sanitaria, oggi le compagnie di navigazione incontrerebbero enormi difficoltà a reperire medici disponibili all’imbarco. Le Associazioni di categoria chiedono pertanto l’urgente adozione delle necessarie deroghe e la contestuale convocazione del tavolo in materia di sanità marittima, già istituito presso il Ministero della Salute, per superare una normativa definita antistorica.

Grandi navi a Venezia. “Piena disponibilità a discutere con chiunque ... quindi anche con l’Unesco ... ma sia chiaro che non siamo disposti ad accettare imposizioni che mettono in discussione il presente, rappresentato da più di 4000 posti di lavoro connessi direttamente con le crociere e da oltre 20.000 posti di lavoro che gravitano attorno al porto di Venezia...”. Toni duri quelli usati da Alessandro Santi, Presidente di Federagenti, di fronte alla prospettiva di eventuali divieti all’arrivo a Venezia delle navi da crociera sulla base delle valutazioni dell’Unesco. “L’alternativa seria – prosegue Santi – è quella di un’analisi tecnica sulle banchine disponibili a Marghera, accompagnata da uno studio scientifico sugli impatti di rischio reali (per dimensionare i limiti) e sugli effetti idrodinamici le cui responsabilità andrebbero ricercate, più che negli scali delle grandi navi, nella mancata manutenzione, per decenni, dei canali lasciati interrare all’insegna di un ambientalismo acritico...” Quasi contemporaneamente, considerando Venezia città per eccellenza minacciata dalla presenza delle navi da crociera in laguna, la Global Cruise Activist Network, Cittadini per l’aria e We Are Here Venice chiedono ai Governi del G20 di adottare subito misure per garantire che l’industria mondiale delle navi da crociera raggiunga l’obiettivo zero emissioni entro il 2050. “L’industria navale è in grave ritardo negli sforzi di decarbonizzazione. Le navi da crociera, in particolare, sono super-emettitori di gas serra”.



Livorno e Piombino. Ancora Federagenti, questa volta sui porti toscani che soffrirebbero della “mancata programmazione strategica e dalla ritardata soluzione di problemi ormai cronicizzati, in primis quello dei dragaggi”. Mentre Livorno guarderebbe con maggiore fiducia alla realizzazione della nuova Darsena Europa, a Piombino le banchine hanno pescaggi da 20 metri ma non vi sarebbe ancora una chiara visione di come utilizzarle. Sarebbe quindi il momento di intervenire, fra l’altro, sul tema di integrazione di questi porti con le reti Ten-T e garantire anche al sistema toscano la “cura del ferro”.



“Mediterraneo allargato”. Si è tenuta lo scorso 9 luglio, in modalità online, una riunione di confronto tra rappresentanti della Marina Militare e i vertici di Assarmatori sulla tutela degli interessi nazionali nel dominio marittimo del “Mediterraneo allargato”. Dopo i saluti del capo del 3° reparto dello Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Vincenzo Montanaro, e del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, la Marina Militare ha fornito una panoramica del contesto geopolitico, sulle minacce e i rischi alla sicurezza marittima, con particolare riferimento al fenomeno della pirateria, attualmente molto attivo e pericoloso nel Golfo di Guinea. Assarmatori ha sottolineato l’importanza dell’addestramento ricevuto durante le specifiche attività effettuate proprio nel Golfo di Guinea, auspicando continuità nella collaborazione. L’incontro si è concluso con l’illustrazione da parte della Marina Militare del progetto “Approccio Nazionale Sistemico al Dominio Marittimo”, inerente la realizzazione di un Hub strategico per il coordinamento e lo sviluppo collegiale del pensiero marittimo nazionale e di un Hub operativo per il rafforzamento della Maritime Situational Awareness (consapevolezza della situazione marittima). Un servizio a difesa degli interessi del Paese e degli attori che operano nella blue economy nazionale, cui anche la Marina Militare contribuisce con la cooperazione internazionale e la diplomazia navale.