

News portuali da Venezia e Genova

scritto da [Redazione](#) 8 Ottobre 2021



VENEZIA – Il 15 ottobre prossimo, al Grand Hotel Excelsior di Venezia Lido, si terrà l'**Assemblea Nazionale di Federagenti**. “Non una normale assemblea di categoria, ma il momento per favorire e suggerire una svolta motivata oggi più che mai da un'emergenza: quella dei porti e della logistica italiana”. Il titolo dell'assemblea, *L'Italia è porto solo se...*, non è quindi casuale. “Gli agenti marittimi italiani che vivono sulla linea del fronte del mercato internazionale non hanno ricette miracolose, ma sanno quelle che dovrebbero essere, e in tempi brevissimi, le risposte”. Dopo i saluti istituzionali, svolgerà la propria relazione il Presidente di Federagenti, **Alessandro Santi**. Poi sarà la volta degli interventi di **Giulio Sapelli** (*Lo scenario Geopolitico Mediterraneo: la grande occasione*) e di **Marco Bucci** sindaco di Genova (Sburocratizzare logistica e infrastrutture: si può fare). Quindi il dibattito con: **Mauro Bonaretti**, Capo Dipartimento per la mobilità sostenibile; **Ilaria Bramezza**, Capo Dipartimento per le Opere pubbliche, le risorse umane e strumentali del MIMS; Amm. Isp. Capo (CP) **Nicola Carlone**, Comandante Generale Capitanerie di porto – Guardia Costiera; **Rodolfo Giampieri**, Presidente Assoportori; **Mario Mattioli**, Presidente Confitarma; **Stefano Messina**, Presidente Assarmatori. Le conclusioni sono affidate ad **Enrico Giovannini**, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

GENOVA – “12 compagnie di navigazione e oltre 50 imprese attive sulla filiera logistica, dei servizi, della costruzione e riparazione navale”. Basterebbero questi i due numeri per qualificare **Assarmatori** come partner privilegiato del sistema portuale ligure. Ma dall'incontro dello scorso 5 ottobre a Genova, organizzato dalla stessa Assarmatori, sarebbe emersa un'incidenza delle compagnie aderenti che “tende a superare l'80% del traffico complessivo nel settore dei traghetti e delle crociere e che si attesta comunque sopra il 50% nei containers e nelle merci su rotabili (navi ro-ro e ro-ro pax)”. “Assarmatori ha quindi titolo, ma specialmente volontà e disponibilità – ha affermato **Stefano Messina**, Presidente dell'Associazione armatoriale – per fornire all'Autorità di Sistema Portuale collaborazione e suggerimenti e un supporto costante nelle importanti scelte che è e sarà chiamata a compiere nei prossimi mesi su tematiche come l'accessibilità nautica nel bacino di

Sampierdarena, la programmazione dei dragaggi, i limiti imposti dal cono aereo, la pianificazione del miglioramento di capacità di trasporto ferroviario, le tariffe, il Piano regolatore, gli impianti Gnl”.

GENOVA – Nelle stesse ore **Giuseppe Tagnocchetti**, coordinatore per la Liguria di **Trasportounito**, denuncia ancora una volta i “disservizi” dei Terminal Portuali (da ultimo nel bacino di Sampierdarena) che genererebbero un vero e proprio “caos organizzativo”. Tagnocchetti chiede quindi “un intervento dell’AdSP sui rapporti di concessione... che garantisca... di poter operare nei Terminal con livelli di servizio adeguati, ovvero con numeri di accessi ai varchi, operazioni di carico/scarico e ‘gate out’ dei mezzi pesanti coerente con i flussi in arrivo e quindi tali da garantire l’eliminazione di ogni accumulo di mezzi ai varchi portuali”.

► I DANNI DEL CORONAVIRUS

La logistica ora incalza il governo «Via la card dagli spazi all'aperto»

Grane in vista per i terminal portuali: nelle banchine si paventa la babele normativa. E le regole (non solo quelle anti Covid) sono complicate e onerose: così si spingono gli operatori a traslocare negli altri Paesi

di CAMILLA CONTI



Il D day del 15 ottobre, quando scatterà l'obbligatorietà del green pass per i luoghi di lavoro, si avvicina. E se la certificazione verde è accettata dal mondo confindustriale come unico strumento di controllo per il lavoro, nei singoli comparti produttivi la situazione è «articolata». Le associazioni dei trasporti e della logistica hanno scritto al governo chiedendo di sciogliere i nodi che preoccupano le imprese, prima che l'obbligo entri in vigore. La lettera è di Unatras, l'unione delle principali associazioni dell'autotrasporto italiane, che sottolinea la necessità di garantire l'omogenea applicazione della norma su tutto il territorio nazionale. Una condizione necessaria per scongiurare fenomeni di dumping e alterazione del mercato che favorirebbero i vettori esteri. I quali, in caso di corretta applicazione della legge, sarebbero di fatto esentati dall'obbligo.

Ad alzare la voce è anche Assiterminal, l'associazione che riunisce al suo interno il 70% circa delle imprese terminalistiche italiane e che chiede al ministero di fare chiarezza sulle zone operative portuali, visto che non esiste distinzione, attualmente, tra aree all'aperto e ambienti chiusi. Un

problema che ricade sulla gestione e sul controllo del certificato, visto che ad oggi il soggetto responsabile è il gestore del luogo. In altri termini: se l'ingresso negli uffici di un terminalista è regolamentato dalle norme anti Covid e dal possesso del green pass, stessa cosa non si può dire per le aree aperte. Ovvero le banchine, le strade di pertinenza e di accesso, gli spazi comuni dove confluiscano gli operatori portuali, gli autotrasportatori, il personale pubblico di controllo e le forze di polizia. Aree affollate ogni giorno da lavoratori che spesso provengono da zone e Paesi diversi. E che quindi rischiano di avere obblighi normativi in contrasto gli uni con gli altri, ma con la responsabilità amministrativa del gestore. È probabile che le associazioni di categoria avanzino la stessa richiesta in ambito portuale, ferroviario e degli hub, ovvero di considerare come luoghi lavoro ai fini del green pass solo quelli al chiuso.

Il problema è emerso anche durante la cosiddetta «shipping week» in corso a Genova dove si sono riuniti gli operatori del trasporto navale e della logistica. A tenere banco però è stata soprattutto la svolta geopolitica della logistica: il mare si sta trasformando in territorio nazionale. Le materie prime in arrivo in Italia dal mare, però, sono trasportate principalmente da vettori esteri. Il più grande operatore

a Genova è tedesco. Quattro quinti dei terminal di Genova sono controllati da stranieri: due da Psa (Singapore), due da Msc (Svizzera), e uno solo da Spinelli (Italia), con Amazon.

Intanto i nostri porti sono in competizione tra loro e Confetra propone addirittura di togliere la portualità dal Titolo V della Costituzione ponendola «sotto l'impulso del governo e delle istituzioni centrali del Paese». Di certo, le previsioni dicono che il Mediterraneo continuerà a essere centrale, la seconda area per crescita nei prossimi cinque anni dopo la Cina, ma come sistema Italia abbiamo da sempre un problema di posizionamento. Secondo Assiterminal la riforma portuale Delrio del 2016 è una «riforma tradita», perché dopo cinque anni il presupposto del costruire un sistema non si è realizzato. Le misure fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel 1998 - ha ricordato Stefano Messina, presidente di Assarmatori - hanno raddoppiato la flotta mercantile di bandiera italiana, che dai poco più di 8 milioni di tonnellate di stazza lorda di allora, ancora oggi si mantiene superiore ai 15 milioni di tonnellate. L'Italia si sta avviando a modificare l'ordinamento del Registro Internazionale secondo l'impostazione indicata dall'Ue, ossia allargando i benefici per l'occupazione marittima previsti dalla legge 30/98 anche alle na-

vi che battono bandiera di un Paese europeo o dello Spazio economico europeo. «Il problema è che dalle procedure di arruolamento dei lavoratori ai collaudi e alle ispezioni ai sistemi di comunicazione, dall'arruolamento dei medici di bordo alle procedure d'ispezione dei carichi al rilascio e al rinnovo dei certificati di sicurezza, non c'è quasi norma o procedura italiana che non sia più farraginoso e costoso di quelle imposte dalla media degli altri Paesi europei». Il rischio di una migrazione verso registri più efficienti e meno costosi è quindi reale soprattutto per il naviglio impegnato nei traffici internazionali.

Negli Usa, intanto, fa impressione la foto scattata dal satellite dell'enorme arretrato di navi mercantili che si accumulano al largo del porto di Long Beach, in California. È una «tempesta perfetta», alimentata da carenza di manodopera nei moli, aumento delle dimensioni delle navi e misure di sicurezza Covid che rallentano l'elaborazione del carico di ciascuna nave, nonché da un forte aumento del carico in entrata. In Europa non va meglio. La produzione industriale tedesca ha subito il suo calo più forte ad agosto dall'aprile del 2020, a causa delle interruzioni della catena di approvvigionamento, che stanno colpendo, in particolare, il settore automobilistico.

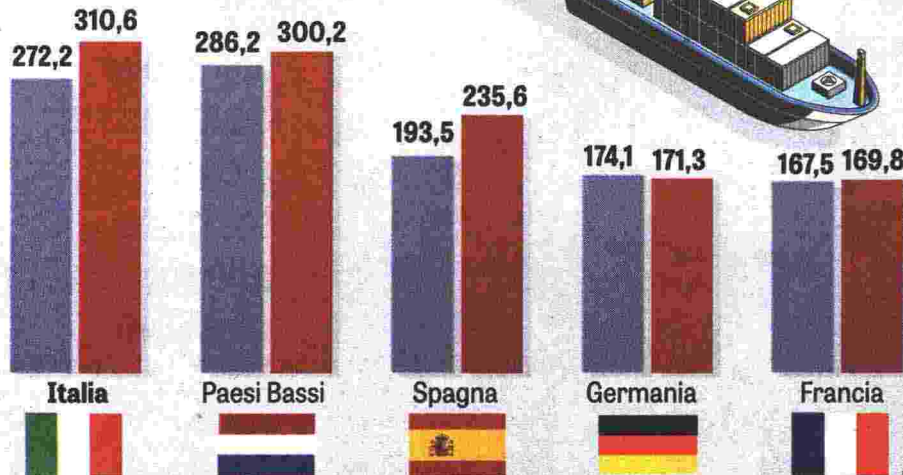
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il settore oggi ricopre funzioni geopolitiche. L'Italia tuttavia fatica a costruire un sistema

Assiterminal: «Gestori costretti a fare i conti con obblighi contraddittori»

IL RUOLO DEL TRASPORTO MARITTIMO A CORTO RAGGIO

Merci movimentate in trasporto marittimo a corto raggio (Sss): primi 5 Paesi Ue (in milioni di tonnellate)



L'Italia è 1^a in Europa per merci movimentate in Sss con **311 milioni di tonnellate (+14% sul 2015)**

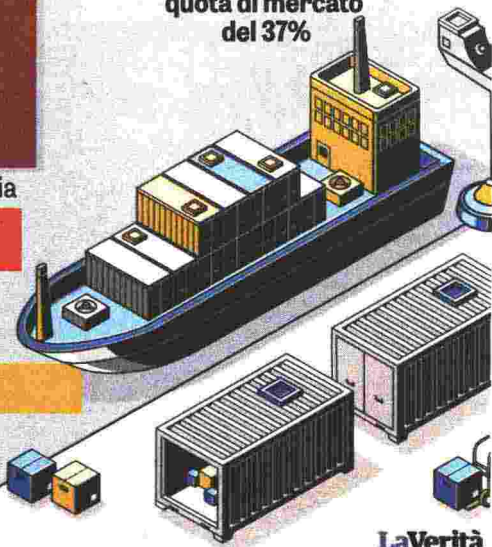
Il **Mediterraneo** è l'area in cui si concentra la quota maggiore di Sss di armatori europei con oltre **625 milioni di tonnellate**

Nel Mediterraneo, l'**Italia** è leader con 244 milioni di tonnellate e una **quota di mercato del 37%**

Merci movimentate in Sss nel Mediterraneo (milioni di tonnellate e quota sul totale)



Fonte: Sr-M



LaVerità

