

# Genova, l'Italia e il futuro della portualità e dei trasporti

Nella suggestiva cornice dell'Acquario di Genova si è tenuta la nona edizione del forum 'Shipping & Intermodal Transport' organizzato da Il Secolo XIX. Un'occasione per gli stakeholder per fare il punto sul futuro che attende il settore

Nell'auditorium dell'Acquario di Genova si è tenuto il nono forum 'Shipping & Intermodal Transport' organizzato da *Il Secolo XIX*. Una serie di incontri sul mondo della portualità a tutto tondo, caratterizzati dall'iniziale intervento del viceministro alle Infrastrutture e ai trasporti, Edoardo Rixi, che ha affrontato il delicato argomento della costruzione del possibile hub logistico nelle aree ex Ilva: "Sulle aree di Cornigliano vige un accordo di programma varato nel 2005, ed è naturale che ogni eventuale modifica debba essere concordata con i firmatari. Ma è anche vero che quell'accordo non è mai stato pienamente rispettato, né in termini di produzione né in termini di occupazione. Quella di Cornigliano è un'area immensa sulla quale oggi lavorano poche persone. In un territorio che ha fame di spazi, credo sia giusta la posizione del sindaco Marco Bucci: la proposta dei quattro gruppi logistici va accolta e studiata, premettendo l'importanza strategica della siderurgia per il Paese".

Dopo Rixi c'è stato spazio per l'intervento del presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che ha definito il Piano regolatore portuale come "un'occasione irripetibile" dove incrociare le esigenze della transizione energetica, ambientale e digitale della comunità.

Al primo panel, intitolato 'La riforma dei porti e il nodo delle infrastrutture', hanno preso parte parecchi protagonisti della portualità italiana, come i presidenti delle Autorità Portuali di Sistema: Zeno D'Agostino (Mar Adriatico Centrale), Daniele Rossi (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Sergio Prete (Mar Ionio-Porto di Taranto) e Mario Sommariva (Mar Ligure Orientale).



aspettiamo dei risultati minimi che non stanno arrivando. Aspettiamo di vedere i risultati a febbraio, prima di prendere provvedimenti amministrativi di conseguenza: abbiamo davanti un importante operatore portuale, la Yilport. Il terminal può sviluppare traffici ro-ro e merci varie, non solo container, e rispetto al passato ha una migliore connessione ferroviaria. Vediamo se in zona Cesarini si riscatteranno".

Si è poi passati a cercare di capire cosa caratterizzerà il 2023 dei porti italiani. "Il 2023 sarà un anno difficile, dobbiamo capire se guerre e pandemia hanno effettivamente cambiato gli assetti dei traffici. Noi dobbiamo rispondere su qualità e innovazione", ha sostenuto Mario Sommariva, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Mentre Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP di Trieste e numero uno dell'ESPO, ha previsto un aggravio pesante sui costi del PNRR: "Abbiamo dovuto rivedere al rialzo del 30% i budget, su 450 milioni di opere in cantiere. La guerra inciderà ancora tanto. Se la guerra non ci sarà più prevediamo un bel 2023, altrimenti no. Come Ravenna e Taranto stiamo pen-

sando di investire su energia carbon free, cerchiamo come sfruttare lo spazio in mare. In Adriatico c'è anche il tema della Zona economica esclusiva. Con eolico, fotovoltaico galleggiante, moto ondoso. Lo studieremo, lo portiamo avanti con Koper, nostro grande partner sul fronte energetico".

Nel 2024 invece arriverà il rigassificatore a Ravenna, come ha sostenuto Daniele Rossi, presidente dell'authority ravennate: "Un progetto da un miliardo di euro. Per il prossimo anno invece puntiamo alla realizzazione dell'impianto di trattamento dei fanghi da dragaggio. Sarà il primo in Italia, grande esempio di economia circolare che permetterà di riutilizzare i fanghi. Confidiamo nell'arrivo rapido di tutte le autorizzazioni ambientali".

Durante il forum è intervenuto anche il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti che portato con sé la bella notizia della conferma del Salone Nautico Internazionale a Genova fino al 2034, nelle nuove aree che stanno vedendo la luce grazie al progetto del Waterfront di Levante. Poi Toti ha perorato la causa della Riforma delle autonomie del > 9

&gt; 8

leghista Calderoli: “Per l’autonomia dei porti liguri, io punto sulla Riforma delle Autonomie del ministro Calderoli: noi insieme ad altre regioni abbiamo chiesto di sfruttare maggiormente le potenzialità del Titolo V in Costituzione. È evidente che il piatto forte avanzato dalla Liguria riguarda la logistica, i porti, la fiscalità a essi collegati. Il Veneto ha fatto la stessa cosa, e la regione potrebbe legiferare sulla governance dei porti. Nulla di diverso da quello che succede nei porti del Nord Europa. Io sull’attuale governance dei porti resto dell’idea che dovremmo ribaltare la situazione: se il compagno di classe prende sempre 8 e tu sempre 5, vale la pena copiare. I porti del Nord hanno una governance più snella, in Italia lavorare senza competizione e una governance nazionale è più difficile. Taranto e Gioia Tauro hanno il difetto di essere rispetto a noi più distanti di 1.000 chilometri rispetto ai grandi mercati di riferimento”. All’intervento del presidente della regione ha fatto seguito il secondo panel in programma, quello dal titolo: ‘Il costo dei trasporti e la crisi energetica: chi pagherà il conto?’. Alla tavola rotonda hanno preso parte: Stefano Messina, presidente di Assarmatori; Paolo Pessina, presidente di Assagenti; Mario Disegni, presidente Maritime Advisory Body Fedespediti; Andrea Giachero, presidente di Spediporto; Maria Garbarini, Ro-Ro Passenger Ships Manager del RINA e Davide Orecchia, Marine Operations Officer di MSC. Nel mirino sono finiti soprattutto ETS ed EEXI, i due meccanismi che sono stati



istituiti per limitare l’impatto ambientale del trasporto marittimo. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha spiegato che i costi dell’EEXI devono essere ancora calcolati, perché gli armatori dovranno capire quanto potranno rallentare le navi continuando a garantire un servizio accettabile.

Alla domanda se i costi di ETS ed EEXI ricadranno sull’utente finale, Messina ha risposto senza indugi: “Non lo credo. È semplicistico dirlo. Conterà la domanda: se esce l’ETS e alzo i noli di 300 euro e la merce non paga, i costi li assorbirà l’armatore. Con l’EEXI non è ancora chiaro quanto saremo in grado di ridurre la ve-

locità delle navi. A proposito, invece, di nuove tecnologie, penso che nel 2030-2035 si potrà cominciare a parlare di nucleare pulito, che farà andare anche le navi”.

Maria Garbarini, ingegnere del Rina specializzata proprio sul tema della transizione energetica legata al comparto dei traghetti, ha ricordato che le normative ETS ed EEXI penalizzano proprio questo settore, perché (EEXI in particolare) prendono in considerazione dei parametri che qualificano i traghetti, a partire da capacità di stiva e tempi di sosta in porto. “Le tecnologie non sono pronte, ma neanche gli obiettivi sono poi così fissi. IMO non ha stabilito obiettivi di lungo termine e questo non aiuta gli armatori a prendere delle decisioni. Parlamento e Consiglio Europeo devono riunirsi sapendo che alcuni dettagli non sono chiari ancora. Il piccolo armatore entrerà in un contesto totalmente nuovo”.

Paolo Pessina, presidente di Assagenti, ha affermato che “La realtà locale patisce le conseguenze della realtà mondiale. Genova ha patito meno di altre. Noi abbiamo l’onestà di dire che Genova è fondamentale per l’Italia, ma nel mondo è un porto *regional*. Non bastano diga e terzo valico per tornare competitivi, ma ci vuole uno sforzo strutturale d’insieme”.

Infine Stefano Messina ha concluso dicendo che: “Tre dei primi cinque armatori al mondo di traghetti merci e passeggeri sono italiani. Il 38% dei traffici su traghetto nel Mediterraneo tocca un porto italiano. In questi giorni sono stato dal ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e gli ho chiesto di fare pressione in Europa proprio per migliorare la nostra situazione globale”.



# Le associazioni dell'autotrasporto in 'missione' da Salvini

**Conftrasporto-Confcommercio e ANITA hanno incontrato a Roma il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: "Siamo molto soddisfatti, per la disponibilità dimostrata"**

Si è tenuto a Roma un incontro tra le associazioni di autotrasporto, Conftrasporto-Confcommercio e ANITA, e il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Una missione romana che le stesse associazioni di categoria hanno definito 'proficua', arrivando a descrivere il colloquio con il ministro come 'positivo e costruttivo'.

Sui principali nodi dei trasporti e della logistica, a cominciare dalla questione delle limitazioni dei Tir al Brennero imposte dall'Austria, per continuare con la necessità di misure adeguate per consentire alle imprese del trasporto di fronteggiare gli elevati costi di attività, fino ai temi legati alla portualità, c'è stata - per Conftrasporto - identità di vedute e soprattutto la volontà di intraprendere un percorso comune per garantire all'Italia di connettersi agevolmente al resto d'Europa e al mondo.



Gazzola, Merlo, Messina, Salvini, Uggè, Russo, Rixi



Baumgartner

Nel corso dell'incontro, è stata inoltre ribadita la necessità di garantire una sempre maggiore efficienza del gruppo Fs, a vantaggio dell'intermodalità ferroviaria, per il raggiungimento di un'alta competitività del nostro Paese.

Sulle limitazioni imposte unilateralmente dal Tirolo al Brennero, che non garantiscono il principio di libera circolazione delle merci, Matteo Salvini ha specificato che qualora non si riuscisse a trovare velocemente una soluzione condivisa tra le parti, sarà pronto ad attivare la procedura

d'infrazione in sede europea. "Siamo molto soddisfatti dall'esito dell'incontro con il ministro Salvini e abbiamo apprezzato, in particolare, la concretezza e l'estrema disponibilità dimostrata dal ministro, dal vice ministro Rixi e dalle altre figure istituzionali presenti al tavolo odierno, che hanno dato risposte positive al settore in merito alle misure di contenimento del costo del gasolio, già previste dalla legge finanziaria", ha dichiarato il presidente di ANITA Thomas Baumgartner.

ANITA, inoltre, ha sottolineato l'importanza dell'apertura mostrata dal Ministro Salvini sulla possibile risoluzione della problematica relativa al contributo ART che, come evidenziato più volte dall'associazione, non dovrebbe essere dovuto dalle imprese di trasporto e logistica. Particolarmente positivo è risultato l'annuncio dell'estensione del 'Temporary Framework Ucraina' fino al 31 dicembre 2023, per contrastare le conseguenze economiche e sociali conseguenti l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Il presidente Baumgartner nel suo intervento si è anche soffermato sulla necessità di una revisione complessiva dei divieti di circolazione attualmente vigenti, anche in

sede europea per la rete TEN-T, in quanto legati a norme del Codice della strada ormai vecchie di oltre 30 anni e non più in linea con le mutate esigenze della logistica e del comparto distributivo. ANITA ha anche sottolineato la necessità e l'importanza del proseguimento dello strumento del Ferrobonus, necessario per garantire lo shift modale nel settore del trasporto di merci. Baumgartner ha evidenziato l'esigenza di revisione del meccanismo affinché gli incentivi siano erogati agli autotrasportatori che decidano di passare dalla modalità di trasporto su gomma al trasporto ferroviario, e che gli stessi vengano erogati solamente al trasporto combinato così come definito dalla direttiva 92/106. Il presidente di ANITA ha anche proposto l'introduzione del meccanismo di 'reverse charge' per contrastare, in particolare, possibili fenomeni di evasione IVA. "L'approccio pragmatico del ministro Salvini rappresenta un'ottima premessa in vista del lavoro congiunto che associazioni e istituzioni affronteranno nei prossimi mesi per garantire l'ottimale operatività di un settore di fondamentale importanza per il tessuto economico del Paese", ha infine - concluso Baumgartner.

# Auguri 'alla marinara' sotto l'albero di Natale fra Conftrasporto-Confcommercio, Assarmatori e il MIT

I vertici associativi hanno incontrato presso Piazzale di Porta Pia il Ministro Salvini e il Vice Ministro Rixi cui hanno esposto le tematiche più urgenti anche in materia marittima

C'era anche il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, nella delegazione di Conftrasporto-Confcommercio, che ha incontrato a Roma, presso la sede di Piazzale di Porta Pia, i rappresentanti del Governo: il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e il Vice Ministro del MIT Edoardo Rixi.

All'incontro coi massimi vertici del dicastero erano presenti anche il Presidente di Conftrasporto-Confcommercio, Paolo Uggè, i Vice Presidenti, Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica, e Guido Gazzola, Past President di Assoferr, e il Segretario Generale di Conftrasporto, Pasquale Russo.

Nel fare i tradizionali auguri natalizi e di buon lavoro al nuovo binomio ministeriale, Messina & C. hanno esposto le questioni più urgenti da affrontare a pro del cluster marittimo-portuale-logistico. Fra le varie tematiche legate alla Blue Economy, il numero uno di Assarmatori ha evidenziato la necessità di fare quanto possibile nel corso dei negoziati di trilogia – quelli informali cui prendono parte alcuni rappresentanti di Parlamento, Consiglio e Commissione UE - per limitare gli effetti negativi, particolarmente impattanti proprio per l'Italia, che deriveranno



dall'ingresso dello shipping nell'ETS, e sottolineato ancora una volta, proprio in questo ambito, il prezioso ruolo svolto dai servizi delle Autostrade del Mare, presidio di sostenibilità ambientale da tutelare.

# Per Federagenti è giunta l'ora del rilancio dei porti del Mediterraneo

Santi: "Su questi mercati l'Italia e l'Europa possono e devono fare di più, con una ficcante politica di investimenti in tecnologia e infrastrutture favorendo la collaborazione industriale"

I porti del Nord Europa lasciano sul campo l'8% del volume complessivo delle merci movimentate; parallelamente i porti del Mediterraneo guadagnano il 7% del traffico, ma a beneficiarne sono specialmente spagnoli, francesi e greci. Gli scali italiani confermano invece le loro difficoltà e anche nel 2022 non sono riusciti a beneficiare di quella che è ormai una crisi evidente della portualità nordeuropea. A evidenziare questi dati e al tempo stesso le potenzialità che ne derivano - dati presentati durante i Med Dialogues organizzati recentemente da ISPI e Ministero degli Esteri - è il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, che ha richiesto un deciso cambiamento di rotta nella politica portuale del Paese.

"Oggi il mirino va puntato e ciò va fatto alla svelta sui paesi del Nord Africa e del Medio Oriente (la cosiddetta area MENA) e sui traffici infra mediterranei a vantaggio, non solo dell'Italia, ma dell'Europa. La crisi del-

la Cina, esasperata dalle politiche anti-Covid, e la sempre più accentuata tendenza degli Stati Uniti a rafforzare con fenomeni di reshoring la produzione interna a discapito delle importazioni, stanno spostando il baricentro possibile dei traffici italiani ed europei verso i paesi dell'area MENA, peraltro già fornitori di energia fossile e potenziali produttori di energie rinnovabili di primaria importanza. Ma su questi mercati sia l'Italia che l'Europa possono e devono fare di più, con una ficcante politica di investimenti in tecnologia e infrastrutture favorendo la collaborazione industriale", ha dichiarato Alessandro Santi.

"È proprio in considerazione di questo quadro geopolitico e geoeconomico che il settore marittimo e in primis proprio gli agenti marittimi possono e devono svolgere un ruolo pionieristico anche stimolando i processi di trasformazione e di efficientamento delle nostre infrastrutture portuali,



Alessandro Santi

siano esse materiali (accessibilità, dragaggi, resilienza) come pure immateriali (governance portuale, digitalizzazione, snellimento burocratico) che oggi condizionano negativamente la possibilità, per la prima volta concreta, per i porti italiani di riguadagnare significative quote di mercato nei confronti della portualità nord europea", si legge ancora in conclusione della nota stampa di Federagenti.

# Barbera ecumenico al gala natalizio di Uniport: “Soluzioni per interesse generale e non di parte”

Il presidente dell'associazione invoca il confronto coi sindacati per il rinnovo del contratto collettivo nazionale e auspica una proficua collaborazione con il nuovo governo

di Marco Valentini

L'orgoglio di rappresentare il 65% dei container movimentati, la consapevolezza di aver rafforzato la struttura della squadra, i rapporti da instaurare con il nuovo governo e la necessità di trovare un accordo con i sindacati per il rinnovo del contratto nazionale dei lavoratori dei porti.

Questo il contenuto, in sintesi, del discorso pronunciato da Federico Barbera, presidente di FISE-Uniport, in occasione della cena di gala organizzata dall'associazione presso l'Hotel Forum di Roma.

Un evento al quale hanno preso parte associati, rappresentanti dei sindacati di categoria, esponenti politici e parlamentari. Dall'ex viceministro del MIMS di Italia Viva, Teresa Bellanova, a Raffaella Paita, da Andrea Romano del Partito Democratico all'attuale Ministro della Salute Orazio Schillaci.



Federico Barbera



Testi, Barbera, Totorizzo, Legora de Feo, Zerbini, Torlai

In questo quadro Uniport è pronta a collaborare “fornendo il massimo contributo di idee per cercare di trovare soluzioni ai problemi, guardando sempre all'interesse generale come riferimento. Abbiamo, però, la necessità di essere aiutati dallo Stato che, laddove è necessario, deve imporre la sua volontà e il rispetto delle norme”.

Infine, spazio ai risultati raggiunti dall'associazione e al consolidamento ottenuto: “Non siamo interessati a dire se siamo primi, secondi o terzi. Siamo però consapevoli che stiamo rappresentando il 65% dei container movimentati qui in Italia. Pensiamo, per questo, di avere acquisito sufficiente esperienza e capacità per poterci presentare e dare un contributo, se veniamo chiamati. Quest'anno, poi, abbiamo consolidato la squadra, creando un comitato di presidenza con 4 vice importanti come Pasquale Legora de Feo, Vito Totorizzo, Fabrizio Zerbini e Carlo Torlai”.

Inoltre, tra i maggiori stakeholder di settore, erano presenti il presidente di Federagenti Alessandro Santi, il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, il presidente di Federlogistica Luigi Merlo e il presidente di Assarmatori Stefano Messina.

“Abbiamo una serie di necessità che porteremo avanti, semplicemente esponendo il nostro parere. Non siamo per imporre o per cercare soluzioni che vadano a nostro vantaggio”, ha esordito il numero uno dell'associazione, indicando quale debba essere il metodo di lavoro “anche con i miei amici sindacalisti con i quali fra poco ci riuniremo nuovamente in conclave per rinnovare il contratto nazionale. Ce lo siamo detto con loro: abbiamo bisogno di tornare a norme certe anche lì dentro e abbiamo bisogno di regole di ingaggio che siano condivise. Non è possibile fare il sindacalismo ognuno come vuole e fare associazionismo ognuno come crede”.

E, a proposito di regole di ingaggio certe e condivise, Barbera ha poi sottolineato l'urgenza di “superare la frammentarietà della legislatura, che comporta l'effetto che non si riesce mai a capire bene cosa effettivamente debba essere fatto”.



Schillaci e Barbera