



I trasporti e il Pnrr Economie in ripartenza

Traghetti green, sostegno alla ferrovia, digitalizzazione: sono molti gli interventi finanziati dal governo per rilanciare la logistica italiana e la sua sostenibilità

FRANCESCO FERRARI

Sessantadue miliardi di euro per "trasformare l'Italia nel rispetto dell'ambiente, ponendo al centro del rilancio economico il benessere delle persone, la riduzione delle disuguaglianze, l'occupazione di giovani e donne, l'innovazione, la digitalizzazione". Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili riassume così i contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Un documento che, almeno sulla carta, dovrebbe consentire al Paese di centrare due obiettivi vitali per ricominciare a competere sul mercato globale: ridurre, se non annullare del tutto, quel gap in-

frastrutturale con l'Europa che ogni anno costa almeno 70 miliardi al sistema-Italia; proiettare il settore della logistica verso i traguardi green imposti dalle convenzioni internazionali.

Il raggio d'azione del Pnrr nel campo dei trasporti è molto ampio. Dal rinnovo della flotta dei traghetti all'elettificazione dei porti, dal sostegno alla modalità ferroviaria alla digitalizzazione del sistema marittimo-logistico: mai, prima d'ora, l'Italia aveva potuto contare su un piano di queste dimensioni.

Basterà, il Piano di ripresa, a garantire il rilancio dell'economia e dell'occupazione? «Diciamo che la scadenza obbligata, l'individuazione dei commissari e l'entità delle risorse fanno ben sperare – commenta Luigi Merlo, presidente per due mandati del porto di Genova e attuale numero uno di Federlogistica Confcommercio – Al di là del finanziamento di un buon numero di infrastrutture, sarà molto importante monitorare il processo di digitalizzazione previsto dal Pnrr: oggi più che mai c'è la necessità di disegnare

un'architettura nazionale sulla quale gli operatori possano collegarsi con una tecnologia avanzata. Le premesse sono buone, anche se non è ancora chiaro chi governerà questo processo, che è decisivo per la competitività del Paese. Dobbiamo evitare l'assalto alla diligenza, anche perché non ci inventiamo nulla: i grandi operatori internazionali hanno già piani in attuazione. Non solo. In questa fase sarebbe opportuno iniziare a ragionare in termini di aggregazioni, considerato il nansismo dilagante in molti settori: temo, invece, che qualcuno punti a sopravvivere grazie alle risorse in arrivo».

Quello che manca, secondo Merlo, è un approccio ai cambiamenti climatici: «La protezione delle coste e dei porti non è un tema in agenda, ed è sbagliato. Oggi l'unica idea di resilienza in Italia è il Blue Print di Renzo Piano a Genova: un progetto che, per la prima volta, restituisce al mare le aree che gli erano state tolte. Su tutto il resto, malgrado i tanti e documentati studi, non c'è nulla di concreto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

**SPECIALE
LOGISTICA
E SHIPPING**

**BELLANOVA: «ECCO
COME RILANCEREMO
LE INFRASTRUTTURE
DEL PAESE»**

PAGINA II

**D'AMICO: «L'ITALIA
PUÒ RIPARTIRE
DAL MARE: OGGI SIAMO
PIÙ AUTOREVOLI»**

PAGINA IV

**MORETTO: «TECNOLOGIE
E BLOCKCHAIN
CI AIUTERANNO
A COMPETERE»**

PAGINA V

**CANTIERI NAVALI,
DOVE NASCE
IL FUTURO
DELLO SHIPPING**

PAGINA VII

**IL CASO VENEZIA:
UN BANDO
INTERNAZIONALE
PER LE GRANDI NAVI**

PAGINA XI

LOGWIN CHINA RAIL SERVICE



www.logwin-logistics.com

LOGWIN

Teresa Bellanova

«La riforma dei porti è stata una svolta Ora serve un accurato monitoraggio»

SIMONE GALLOTTI

Teresa Bellanova, vice ministro del Mims (il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) ha ricevuto da qualche me-

se la delega alla portualità. C'è un tema chiave per la ripresa ed è quello degli investimenti sui porti. Cosa è previsto dal governo?

«La centralità dei sistemi portuali è un tema chiave nel rilancio del Paese, a maggior ragione per una leadership euromediterranea. In questa direzione il Piano nazionale di ripresa e resilienza agisce come vero e proprio documento strategico: visione integrata della catena logistica e scenario inclusivo della portualità del Paese a tempi contenuti di esecuzione. Qualità della programmazione e dei progetti, rapidità di decisione e di azione sono, qui come altrove, fattori chiave. È un dato nuovo e di rottura col passato, abituati come siamo a subire drammaticamente le ricadute nefaste, nella realizzazione delle opere pubbliche, della frammentarietà da una parte e degli extratempiti dall'altra. L'insieme delle misure previste in materia di infrastrutture portuali e logistica incide infatti a livello di connessioni funzionali in ottica di cluster terra-mare (con investimenti mirati che vanno, solo per fare alcuni esempi, dall'aumento di capacità portuale di Trieste all'ultimo miglio stradale del porto di Civitavecchia, dalla Diga foranea di Genova a quella di Savona all'elettrificazione del porto della Spezia fino all'accessibilità stradale e ferroviaria del porto di Taranto), secondo una rigorosa gestione dei tempi, vera e propria "cintura di sicurezza" della realiz-



TERESA BELLANOVA
VICE MINISTRO MIMS
CON DELEGA AI PORTI

«Rispetto alla bozza di gennaio del Pnrr le risorse per le infrastrutture sono aumentate di 14 miliardi»

zazione del Piano che io considero un indispensabile presupposto di efficienza e anche di trasparenza. Come governo e come ministero sappiamo che gli investimenti in infrastrutture imprimono una forte spinta alla domanda. La mia parte politica lo dice da tempo e sono fiera che questa azione abbia portato allo sblocco degli investimenti e ai commissariamenti. Tuttavia l'investimento è efficiente nella misura in cui i benefici economico-sociali sono massimi con costi e tempi di esecuzione congrui. Su questo versante la ratio che attraversa il Pnrr implica una ricalibrazione giuridica e amministrativa dell'impianto istituzionale, perseguita attraverso il Dl Semplificazione da cui ci aspettiamo effetti positivi per l'intero comparto infrastrutture, porti compresi. Naturalmente in un quadro di sostenibilità complessiva rafforzata, nello specifico dei porti, dall'efficientamento energetico delle rispettive strutture operative. Sbaglia chi lo considera un aspetto semplicemente a latere o di ordine inferiore delle nostre politiche del mare».

Non solo le banchine: anche la logistica reclama attenzione e fondi.

«Intermodalità e logistica sono strettamente connesse e funzionali alla logica che innerva il Pnrr. Va detto con forza: i porti costituiscono una leva strategica essenziale per strutturare un sistema logistico nazionale efficiente. Gli interventi che sviluppiamo muovono dalla consapevolezza che le caratteristiche geografiche del Paese con i suoi 8000 km di costa, inclusa la posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, non sono sufficienti alla conquista di un ruolo di leadership. Perché il vantaggio competitivo della logistica è garantito da accessibilità, piazzali, capacità di movimentazione delle merci, efficienza di infrastrutture multimodali dell'entroterra, insomma da tutti i fattori di equipment. Puntare ad essere piattaforma logistica nel Mediterraneo significa anche saper mettere al centro la concezione fisica dei sistemi di movimentazione delle merci. Ovviamente in un sistema integrato di sostenibilità. Di qui gli investimenti infrastrutturali previ-

sti in aree Zes o gli interventi sull'ultimo miglio ferroviario a Venezia, Ancona, Napoli, Salerno in un vasto quadro d'insieme di interventi, pari a oltre 3,8 miliardi. Segnalo infine che rispetto alla bozza Pnrr di gennaio scorso, le risorse per infrastrutture, mobilità e logistica sono aumentate di 14 miliardi. Direi che l'impianto programmatico e il livello di attenzione sono entrambi significativi. E motivano la bontà del passaggio al governo guidato dal Presidente Draghi».

Crede che la legge portuale vada riformata?

«Segnando una svolta rispetto alle stagioni precedenti, razionalizzando i vari Porti e rendendo finalmente possibile una pianificazione nazionale senza doppioni, il Dlgs 169/2016 ci ha consegnato una strategia integrata, orientata ad affermare la centralità e rilevanza per il Paese del sistema portuale. Gli effetti di una riforma di tale ampiezza sono a lunga gittata e in questi anni stati affrontati problemi e nodi che sembravano insormontabili, altri-menti destinati - senza inversione di rotta - a perpetuarsi.

La riforma ha avviato un ribaltamento di prospettiva e messo fine a conflitti tra autorità portuali contermini. Come è naturale c'è ancora molto filo da svolgere, e credo sia il caso di accompagnarlo con un accurato monitoraggio degli impatti della riforma. A 5 anni di distanza dalla sua applicazione, ritengo giunto il momento di fare un punto sugli elementi di forza e criticità, senza trascurare le aspettative che i territori e tutti gli operatori del settore ripongono nel futuro della portualità. Lo considero un passaggio indispensabile per ottimizzare gli ambiti di applicazione, rafforzare i profili identitari del cluster portuale, potenziare i livelli di competitività dell'offerta. Per questo è necessario un ruolo più forte della Conferenza nazionale, ideata proprio dalla Riforma Delrio, per concertare di più e meglio le politiche portuali nazionali e focalizzare più accuratamente le vocazioni dei singoli porti ma anche le sinergie. Un lavoro da condividere con i diretti interessati e che ha bisogno del massimo di inclusione».

Cosa le chiedono maggiormente i presidenti delle tante Authority che ha visitato e che bilancio si sente di tracciare da quando le è stata attribuita la delega alla portualità?

«Come sa la prima visita istituzionale è stata a Genova e La Spezia e, in precedenza, a Palermo. Gronda e Diga foranea sono stati al centro del confronto con l'Autorità e il cluster portuale genovese. Un confronto di grande interesse, prezioso per il lavoro che conto di fare. In questi giorni stiamo programmando un calendario strutturato di visite e incontri, parte integrante della mia attività di Governo che per me significa rapporto concreto e confronto costanti: conoscere per poter decidere. C'è un punto, che caratterizza tutte le Autorità portuali con cui finora mi sono confrontata: la consapevolezza di essere decisive nel rilancio del Paese e snodo nevralgico per i territori su cui insistono e di dover puntare sull'eccellenza. Punti di forza che dobbiamo assolutamente valorizzare e sostenere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE



GRIMALDI HOLDING

La cura del ferro

Più merci su rotaia per un trasporto sostenibile

Graziano Delrio, quando era al timone del ministero dei Trasporti, l'aveva definita "cura del ferro". Si tratta, in sostanza, di trasferire la più grande quantità possibile di traffico merci dalla gomma alla rotaia, dalle strade urbane e dalle autostrade alla ferrovia. In Italia ci sono realtà impegnate in prima linea da anni su questo fronte (eccellenti risultati raggiunti dai porti di Trieste e La Spezia, per citare due esempi), ma nella maggioranza dei casi i progetti stentano a decollare.

Il Pnrr rispolvera l'espressione "cura del ferro" per cercare di porre rimedio a questa situazione, con l'obiettivo dichiarato di abbattere 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di CO₂. In particolare, saranno realizzati 700 chilometri di ferrovia tra sviluppo dell'alta velocità e linee regionali, 216 chilometri di nuove linee tranviarie, metropolitane e di filobus, oltre all'acquisto di nuovi treni. Per migliorare la sostenibilità ambientale, inoltre, saranno acquistati 3.200 autobus elettrici e a idrogeno per le aree urbane e 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano, sarà potenziata la sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate (in Val Camonica e al Sud) e saranno realizzati 1.800 chilometri di ciclovie turistiche e urbane.

Non è tutto. Per lo sviluppo delle linee ferroviarie ad alta velocità/alta capacità sono



Il cantiere del Terzo valico ferroviario dei Giovi

previsti investimenti per 25 miliardi, mentre 5,45 miliardi di sono destinati al potenziamento delle reti regionali e l'elettrificazione, con una particolare attenzione al Mezzogiorno, e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti. Per il programma di potenziamento dei nodi ferroviari nelle

aree urbane sono previsti circa 3 miliardi, mentre 700 milioni serviranno per la riqualificazione di 30 stazioni strategiche dal punto di vista trasportistico e turistico.

Nell'alta velocità/alta capacità ferroviaria – si legge nel documento varato dal governo – gli interventi di maggior rilievo riguardano la realizza-

zione dei principali lotti funzionali della linea Salerno-Reggio Calabria (11,2 miliardi), il completamento della Napoli-Bari (1,4), ulteriori lotti funzionali della Palermo-Catania-Messina (1,4). Per la Brescia-Padova sono previsti l'attraversamento di Vicenza e la progettazione definitiva del lotto da Vicenza a

Padova (4,6 miliardi). Sulla linea Liguria-Alpi gli interventi riguardano il completamento del Terzo valico dei Giovi (4 miliardi) e sulla Verona-Brennero è previsto in particolare l'attraversamento di Trento (900 milioni).

«Non si può che dare un giudizio positivo al quadro inserito nel Pnrr – dice Luigi Merlo, presidente di Federlogistica – sia dal punto di vista dell'innovazione che da quello delle infrastrutture individuate, sebbene manchino anelli importanti come la Pontremolese. E' apprezzabile la conferma del ferrobuss, a cui andrebbe affiancata una forma di sostegno aggiuntivo per rendere davvero competitiva la modalità su rotaia: alcune Regioni lo stanno facendo, ed è una scelta sensata, soprattutto in fase di transizione, se vogliamo realmente arrivare a dirottare su treno il 50% del trasporto merci». Federlogistica promuove anche i fondi per il rinnovo delle flotte di locomotori: «Un ottimo segnale, soprattutto l'individuazione dell'idrogeno come alternativa al diesel laddove non è possibile portare l'elettrificazione». Punti deboli? «Uno su tutti: manca ancora l'individuazione di una cabina di regia, che a mio avviso dovrebbe essere allestita all'interno del ministero. I progetti sono tanti e i finanziamenti cospicui: sarebbe imperdonabile perdere tempo e rinunciare a una parte di queste risorse per questioni burocratiche». F.F. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento

Un grande patto con l'Europa per fare crescere davvero il Paese

MAURIZIO MARESCA

Che il nostro Paese sia refrattario all'Europa e alle sue regole che riguardano le infrastrutture e i trasporti lo sanno persino i bambini. Abbiamo, tanto per iniziare, una pluralità di porti (35/40) non uno dei quali davvero in grado di alimentare le direttrici volute dall'Unione. Non esistono pianificazione e coordinamento dei porti italiani per collegare l'Europa al Mediterraneo. Quanto ai corridoi europei, l'Italia ha approfittato delle regole europee, ma solo per costruire le tratte interne (la Torino-Venezia e la Milano-Napoli). Insomma: abbiamo voluto "fare i furbi" ma ci siamo isolati. E meno male che Ceneri, Gottar-

do e Loetschberg sono in territorio elvetico: che, altrimenti, il territorio italiano sarebbe chiuso anche verso la Svizzera.

Mentre Svizzera e Austria hanno adottato politiche efficaci per trasferire il traffico dalla gomma al ferro e al mare, l'Italia non ha fatto quasi niente. Pensiamo ai porti green, ma manteniamo lunghe file di autocarri che inquinano la Pianura padana e i nodi urbani in condizioni di poca sicurezza.

Delle politiche europee, fotografate nel libro verde del 2011, ci siamo disinteressati. La sensazione è che le nostre amministrazioni, che pure tali politiche sono tenute a promuovere con i loro atti amministrativi (anche se forse non ne sono consapevoli), non le conoscano neppure.

Ma che cosa vogliamo lasciare alle generazioni future? Competitività o debito? Molti sono scettici sul Recovery Plan. Come può un Paese che non riesce a spendere bene 20 improvvisamente spendere bene 400? E ancora: un Paese incapace delle riforme più modeste come può affrontare un cambiamento epocale del suo ordinamento (la giustizia, gli appalti, la ricerca, la politica economica)? Non sarebbe meglio un Paese che non sia disperatamente alla ricerca di "soldi" ma che provi autorevolmente a costruire una Europa nuova competitiva in ambito interno ed internazionale? Non è meglio evitare di "lasciare il conto da pagare" alle generazioni future (circa 200 miliardi di debito in più) perché la nostra proprio

non riesce, come dice Mario Draghi, a fare "spesa buona"? Davanti al realismo proviamo per un momento a sognare che valga la pena di usare le risorse europee di cui al NGEU per mettere mano ad alcuni cambiamenti della nostra società anche nel campo della mobilità.

Penso a un sistema portuale in grado di competere con i porti del Northern Range in virtù delle intese con Svizzera, Germania e Austria e Slovenia e specialmente con imprese internazionali che si impegnino ai traffici. Alla capacità di assicurare il coordinamento di tutti i porti nazionali in una logica di hub & spoke che si innestino sui sistemi gateway del nord Tirreno e del nord Adriatico (attribuendo maggiori poteri al Ministero oppure ad una autorità centrale).

Penso anche a semplificare l'amministrazione pubblica rimuovendo le tante barriere di accesso e ridefinendo il ruolo delle Autorità portuali che sembrano quasi più imprese pubbliche di promozione del territorio che enti di regolazione del mercato come intendeva la legge 84/1994.

Gli interventi aggiuntivi (Darsena Europa a Livorno, diga di Genova e molo VIII a Trieste) devono essere posti in essere insieme alle – e non a prescindere dalle – imprese di traffico scelte con i criteri fissati dal codice nella navigazione.

È poi necessario mettere in atto un sistema evoluto di mobilità delle persone e delle merci. Il servizio di interesse economico generale (qualità, continuità, prezzo ragionevole) e la sicurezza sono alla base.

Occorre promuovere collegamenti internazionali di qualità per realizzare lo spazio unico europeo della mobilità sostenibile ricorrendo a tecnologie finanche di frontiera per integrare i centri nevralgici italiani ed europei (hyperloop, levitazione magnetica ecc.). Il riequilibrio modale è la prima riforma settoriale per assicurare credibilità internazionale alle nostre istituzioni.

Il tutto grazie ad una vera riforma della giustizia, della burocrazia, delle nostre università e degli appalti.

In fondo sognare non costa neppure tanto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cesare d'Amico

«L'economia italiana può rinascere dal mare»

FRANCESCO FERRARI

«Vedo presupposti molto buoni per l'economia del Paese. Arriviamo da anni di pessimismo anche eccessivo: oggi il nuovo governo e il Pnrr hanno attivato la fiducia che purtroppo avevamo perso. Del resto è vero che le nostre aziende soffrivano, ma erano già pronte a ripartire. Quello che mancava era lo stimolo».

Cesare d'Amico, amministratore delegato dell'omonimo gruppo armatoriale, a capo di una flotta di oltre cento navi, è considerato uno dei personaggi più influenti dello shipping internazionale. Attivo sia nel trasporto di carico secco che di liquidi, la sua è gioco forza una visione globale dell'economia. «L'impulso che sta arrivando in questi mesi – spiega – ha consentito a tutti di avere finalmente una visione del futuro. Non voglio farne una questione politica, ma è evidente che una personalità come Mario Draghi ha restituito credibilità e reputazio-

ne al Paese, fattori indispensabili se vogliamo contare ai tavoli internazionali».

Transizione energetica e rilancio delle infrastrutture sono due dei pilastri sui quali si basa la ricetta del governo. «Sono indicazioni confortanti. Sul fronte ambientale – commenta d'Amico – siamo sempre stati convinti che fosse essenziale dotarsi di navi "eco" di ultimissima generazione, in grado di centrare già adesso gli obiettivi del 2030. Ci abbiamo creduto, abbiamo investito moltissime risorse, e oggi abbiamo la migliore flotta sia nella parte dry che in quella tankers. Un fatto che, oltre all'aspetto di sostenibilità, ci sta dando e ci darà un enorme vantaggio competitivo: le navi più vecchie e meno performanti saranno gradualmente escluse dal mercato. Ma siamo consapevoli che è solo il primo passo. Dobbiamo guardare avanti, e ci fa piacere che questi concetti siano stati recepiti nel Pnrr».

«Per quanto riguarda le infrastrutture inserite nel Piano – continua l'armatore – è vero, come dice qualcuno, che in parte



L'armatore Cesare d'Amico

si tratta di opere vecchie e mai realizzate. Ma non dobbiamo essere ipocriti: se in passato non le abbiamo fatte è perché non avevamo le finanze. Ben venga, quindi, la possibilità di recuperare il terreno perso. L'Italia dello shipping è una portuale, è qualcosa di straordinario con cui nessun altro Paese può competere. Era ora che qualcuno si accorgesse di questa potenzialità. Ora, però, manca un ultimo tassello: un

ministero del Mare. È davvero inconcepibile che l'Italia abbia rinunciato a quello che un tempo era il ministero della Marina mercantile. Da allora il settore è cresciuto, c'è stato il boom delle crociere, la stessa Fincantieri è diventata una realtà leader al mondo... Oggi mettere nello stesso calderone autostrade, gallerie e navi non ha minimamente senso».

Sul fronte del mercato, d'Amico parla di «situazione isteri-

ca. L'economia è ripartita laddove è esplosa la pandemia: la Cina. Ma è stata una ripartenza diversa dalle altre, c'è stato uno sconvolgimento totale e del tutto imprevedibile. Il mercato dei container, che da anni aveva raggiunto una sostanziale perfezione, è letteralmente impazzito. Io credo che lo shipping, che per natura è un settore ciclico, debba affrancarsi dalla volatilità, che è un elemento di grande pericolo. Sarà questa la sfida del prossimo futuro».

In tema di formazione, d'Amico torna a essere ottimista: «Mi ha positivamente colpito l'approccio di Draghi agli Istituti tecnici superiori. Da presidente della fondazione Caboto, reputo molto soddisfacente l'entità degli stanziamenti decisi dal governo. Per noi armatori, il rapporto con i marittimi è vitale».

A proposito: come procedono le vaccinazioni? «Dove è possibile, stiamo vaccinando gli equipaggi. Negli Stati Uniti, per esempio, siamo stati i primi a farlo. La reputiamo anzitutto una questione etica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RINA

Any project, anywhere, making what seems impossible, possible.

Make it sure, make it simple.

rina.org



**DAL 1931 IL VOSTRO PARTNER
NEL MEDITERRANEO
PER LA LOGISTICA DEGLI OLI**



PONTE PALEOCAPA
16126 GENOVA ITALY
Ph. +39 010 254801
Fax +39 010 255919
e-mail: info@saarp.com
www.saarp.com

SAAR, azienda di punta nel settore dello stoccaggio, deposito e movimentazione di oli vegetali, grassi animali, biodiesel e rifiuti liquidi, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in località di Ponte Paleocapa.

Comprende 110 serbatoi in acciaio per un totale di circa 110.000 m³ di capacità di stoccaggio. Dal 2013 Saar dispone di impianti di lavorazione di oli vegetali.

Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza UNI ISO 45001.



Silvia Moretto

«Tecnologia e blockchain per competere sui mercati»

ALBERTO GHIARA

Anche per gli spedizionieri il Pnrr rappresenta un potenziale - e atteso da anni - punto di svolta. Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, la federazione nazionale delle case di spedizione, parla di «occasione storica per cambiare volto alla logistica: le risorse stanziolate sono ingenti, gli obiettivi individuati - infrastrutture, misure per le imprese e semplificazioni - sono frutto di un dialogo costruttivo con operatori economici e corpi intermedi. Il Pnrr riconosce la nostra funzione strategica e contiene un progetto organico di sviluppo del settore. Fedespedi si è subito impegnata, in prima linea, con Confindustria: abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienze, visioni, progettualità concrete».

Quali sono le prospettive di ripresa del settore container e delle attività di spedizione?
«Sulla carta ottime: secondo la Wto il commercio internazionale è destinato a salire dell'8% nel 2021 e del 4% nel 2022, il Pil mondiale è previsto in crescita del 5,1% nel 2021 e del 3,8% nel 2022. Tuttavia, le numerose disruption subite dalla supply chain mondiale (lockdown, boom dell'e-commerce e dell'economia cinese, blocco di Suez, focolai Covid nei porti del Sud della Cina, etc.) stanno mettendo a dura prova la resilienza dell'intero settore logistico mondiale con gravi ripercus-



SILVIA MORETTO
PRESIDENTE
FEDESPEDI

«Le imprese investiranno per accorciare e diversificare le catene di approvvigionamento»

sioni sulle prospettive di ripresa economica di numerosi e strategici settori produttivi. Resta da capire fino a che punto le politiche commerciali aggressive dei carrier potranno continuare senza interventi regolatori da parte delle istituzioni europee. Nell'ultimo anno e mezzo, infatti, le shipping line, complice la loro parziale esenzione dalla normativa antitrust Ue (Cber), hanno saputo e potuto gestire in maniera intelligente, organizzata e

Import export in Italia

EXPORT	2019	2020	Peso% 2019	Peso% 2020	Variazione % 19/20
UE28	252.489	234.160	55,4%	56,0%	-7,3%
Extra UE28	72.875	67.561	16,0%	16,2%	-7,3%
Nord Africa	11.623	9.715	2,6%	21,3%	-16,4%
Altri paesi Africa	5.307	4.838	1,2%	1,2%	-8,8%
Nord America	46.196	43.584	10,1%	10,4%	-5,7%
Centro-Sud America	13.746	11.705	3,0%	2,8%	-14,8%
Medio Oriente	17.019	14.778	3,7%	3,5%	-13,2%
Asia Centrale	6.844	5.093	1,5%	1,2%	-25,6%
Asia Orientale	39.875	36.951	8,8%	8,8%	-7,3%
Oceania	9.666	8.770	2,1%	2,1%	-9,3%
Mondo	455.380	418.017	100,0%	100,0%	-8,2%

IMPORT	2019	2020	Peso% 2019	Peso% 2020	Variazione % 19/20
UE28	237.651	234.160	59,4%	60,6%	-9,3%
Extra UE28	49.351	67.561	12,3%	10,4%	-24,8%
Nord Africa	14.439	9.715	3,6%	2,7%	-34,8%
Altri paesi Africa	6.861	4.838	1,7%	1,4%	-27,6%
Nord America	12.305	43.584	3,1%	3,9%	-11,8%
Centro-Sud America	9.377	11.705	2,3%	2,3%	-11,6%
Medio Oriente	16.911	14.778	4,2%	4,2%	-11,9%
Asia Centrale	9.977	5.093	2,5%	2,2%	-21,9%
Asia Orientale	49.789	36.951	12,4%	13,5%	-3,3%
Oceania	1.930	8.770	0,5%	0,5%	-4,0%
Mondo	400.341	418.017	100,0%	100,0%	-11,3%

Fonte: Istat (Milioni di euro)

L'EGO - HUB

coordinata la capacità di stiva. Il rebound dei volumi partito già nel secondo quarter 2020 ha scatenato una reazione a catena che ancora oggi gli operatori stanno subendo: congestioni nei porti, inaffidabilità del servizio, penuria di container vuoti, costi alle stelle».

Che cosa pensa dell'aumento dei noli del trasporto container?
«Occorre agire sulla radice del problema: in autunno dovrebbe essere attivata una nuova consultazione da parte della Commissione europea - dopo quella del 2018 sul rinnovo del Cber, alla quale avevano partecipato Clecot, Fedespedi e Confindustria - per raccogliere le proposte di modifica degli operatori all'attuale Regolamento. Il nostro obiettivo è risolvere

l'attuale distorsione della concorrenza che sta indebolendo la supply chain marittima globale a scapito dell'economia mondiale».

Che ruolo gioca la tecnologia nel futuro degli spedizionieri?
«Come ricordato dal viceministro Bellanova durante l'Assemblea per i 75 anni di Fedespedi, nel Pnrr 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3d, reti 5g, nuovi software gestionali: queste risorse, se messe a terra in tempi brevi, permetteranno alle imprese di spedizioni di tutte le dimensioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali».

Il caso Suez e il porto di Shenzhen colpito dal Covid sono segni che la globalizzazione sta esaurendo la propria spinta?
«In tema di globalizzazione e di libero mercato il vento sta cambiando: le imprese investiranno per accorciare e diversificare le catene di approvvigionamento e avvicinare le sedi produttive ai mercati di destinazione. Le grandi potenze occidentali si stanno rendendo conto di quanto siano fondamentali regole uguali per tutti per garantire davvero concorrenza, pluralismo, libero mercato. Non a caso, proprio gli Usa si sono fatti promotori della Global Minimum Tax, avallata dal G7 della Cornovaglia qualche giorno fa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paolo Pessina

«C'è voglia di ripartire, è giusto dare priorità alle grandi opere»

MATTEO DELL'ANTICO

Il problema della congestione dei porti cinesi e americani preoccupa anche gli agenti marittimi genovesi. «C'è voglia di ripartire, soprattutto ora che fortunatamente la pandemia si sta attenuando», spiega il presidente di Asagenti, Paolo Pessina. Per il porto del capoluogo ligure, però, le nuove sfide di crescita passano necessariamente attraverso uno sviluppo infrastrutturale atteso ormai da anni che viene considerato «fondamentale per consentire alle banchine genovesi di stare al passo con gli altri scali mondiali».

Dal Piano nazionale ripresa e resilienza messo a punto dal governo e dal Recovery fund, secondo Pessi-

na, arriveranno investimenti che se ben utilizzati potranno portare a compimento le principali grandi opere attese da decenni. «Per quanto riguarda il primo piano - spiega Pessina - sono molto fiduciosi nei confronti di questo governo di unità nazionale. Quello che a mio giudizio deve essere portato avanti è il cosiddetto modello Genova che ha dato prova di funzionare alla perfezione: nomine di commissari, progetti sicuri e realizzati velocemente». Secondo il presidente degli agenti marittimi genovesi, invece, i fondi che saranno destinati al porto di Genova per quanto riguarda il Recovery fund andranno a colmare un importante deficit infrastrutturale che penalizza da anni le banchine del capoluogo ligure. «Si tratta - prosegue -



lizzare questi fondi europei investendo in ambito marittimo su quelle che sono le due direttrici fondamentali ovvero quella tirrenica e quella adriatica. I porti di riferimento, sul primo versante, dovranno essere Livorno, La Spezia e Genova mentre in Adriatico è necessario concentrarsi in primis su Trieste e poi Venezia».

Le priorità che riguardano i moli genovesi, secondo gli agenti, sono tra le altre il «completamento del Terzo valico, la Pontremolese, il quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona-Pavia. Ma ci sono anche da eliminare i cosiddetti colli di bottiglia agendo sul nodo ferroviario genovese altrimenti tutte le altre infrastrutture serviranno a poco», sottolinea Pessina. «Più in generale - chiude - si dovrà anche investire in digitalizzazione, sotto tutti i punti di vista: in questi mesi di pandemia abbiamo tutti quanti compreso che è possibile lavorare anche da casa, senza necessariamente stare in ufficio. Ma per sfruttare ogni nuova opportunità è necessario che pianificare nuovi investimenti anche sulla rete digitale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Maurizio Longo

«Non discriminatemi, anche l'autotrasporto può essere sostenibile»

ALBERTO GHIARA

Promosso, ma con riserva. «Il Pnrr - spiega Maurizio Longo, segretario generale di una delle principali associazioni dell'autotrasporto, Trasportounito - è un tentativo certo importante di innovare le strutture di trasporto e la rete logistica, con alcuni evidenti con i con d'ombra che riguardano in particolare la rete autostradale, i collegamenti dell'ultimo miglio e l'integrazione strada-rotaia. Comprendiamo che la parola d'ordine sia oggi sostenibilità, ma questo non può significare esclusione, anche in considerazione degli enormi passi avanti sulla strada della lotta all'inquinamento che sono stati compiuti da tutte le modalità di trasporto, in primis, forse, quella su gomma».

Che ruolo svolge nel Piano il settore dell'autotrasporto?

«Dalla lettura del Pnrr sembra trarsi la conclusione di un autotrasporto destinato a sparire, quando invece il trasporto su gomma continua e continuerà a rappresentare l'asse portante dell'economia del Paese, che non potrà mai essere sostituito dalla ferrovia (peraltro gran parte degli investimenti previsti per questa modalità vanno alle linee passeggeri ad alta velocità) impossibilitata a servire tutti i distretti industriali e produttivi in cui è parcellizzata l'Italia».

Come si sta muovendo il governo?

«Per ora poco e senza incidere sui problemi veri aggravatisi con la pandemia. L'autotrasporto nell'ottica della transizione ambientale è considerato, a torto, alla stregua di un

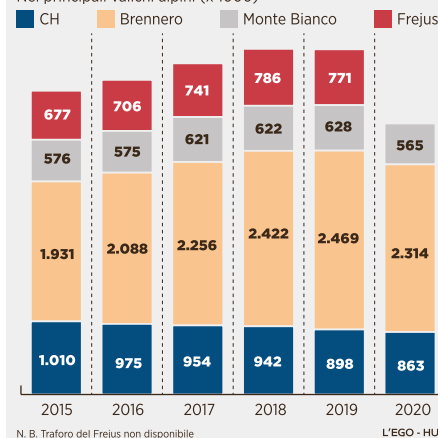
convitato scomodo, quando il sistema degli approvvigionamenti di materie prime e di distribuzione di prodotti continua a reggersi per oltre il 70% sul trasporto su gomma».

L'Ue chiede sostenibilità: il vostro settore è pronto?

«Molte aziende hanno investito e stanno investendo su mezzi "ecologici". Di certo la crisi, aggravata dal Covid ed esasperata in talune parti del Paese dai disservizi autostradali, ha ulteriormente impoverito le aziende del settore costringendole a rinviare i piani di rinnovo della flotta. E sulla qualità complessiva del parco mezzi in circolazione sulla rete nazionale incide anche una quota sempre più rilevante di cabotaggio, ovvero di camion con targa straniera, formalmente in transito, ma concretamente impegnati in concorrenza con

Traffico di veicoli pesanti

Nei principali valichi alpini (x 1000)



l'autotrasporto italiano». **La rete logistica è sempre più connessa dalla tecnologia: l'autotrasporto si sta attrezzando, anche nelle realtà più piccole?** «La nostra associazione ha avviato una apposita start up tecnologica con l'intento di realizzare una piattaforma di servizio che aggrega le imprese nel dialogo telematico con i nodi logistici. Sarebbe tuttavia ipocrita non ammettere come le aziende più

piccole siano ogni giorno di più spinte ai margini dei centri decisionali del mercato logistico. La discesa in forze di grandi operatori internazionali, sommata all'affermazione dell'e-commerce, ha ulteriormente frantumato la capacità concorrenziale delle piccole e medie imprese di autotrasporto che hanno visto parallelamente erodersi il loro potere contrattuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#WeSeaGreen with DNV

CHART YOUR ROUTE TO DECARBONIZATION

The pressure is on shipping to reduce GHG emissions - but to find the right pathway, you need the right partner. From regulatory compliance, next generation fuels, vessel and operational optimization, to in-depth advice and insight, explore DNV's decarbonization solutions. And find out how together we can realize a greener future.

www.dnv.com/decarbonization

DNV

SAIMARE SpA

I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

Mino Giachino, Presidente di Saimare spa

azienda leader nel settore dei servizi alle merci, alle navi, ai passeggeri opera in tutti i porti italiani

dal 1924

www.saimare.com

I cantieri navali

Non solo crociere: il rilancio del militare

SIMONE GALLOTTI

Cì è un settore dello shipping che è in prima fila nella transizione energetica. Perché è dai bacini dei cantieri che nascono le nuove navi più efficienti e più ecologiche.

E per i bacini italiani, sia sul versante militare che su quello civile - le crociere - è tornato il momento di firmare contratti. Fincantieri rimane il campione nazionale. L'asse dei nuovi ordini si è spostata sul Tirreno, ma come ha spiegato Giuseppe Bono, numero uno del colosso navalmeccanico, ci sarà lavoro anche per gli stabilimenti del Sud.

La commessa per il rinnovo della flotta della marina militare indonesiana vale 4,5 miliardi e prevede la fornitura di 6 fregate Fremm, oltre all'ammmodernamento e alla vendita di 2 fregate Maestrale, e il relativo supporto logistico, ora uscite dall'operatività della marina italiana. Il punto è che 4 di queste sei navi saranno realizzate totalmente in Italia, le altre invece saranno costruite nel Paese asiatico e faranno da apripista per un impegno più forte di Fincantieri in quell'area del mondo. Oltre alla maxi commessa con l'Indonesia il gruppo guidato da Bono ha anche stretto un accordo con i cantieri coreani Daewoo per il supporto al *Conceptual Design* della nuova classe di portaerei CVX per la Marina della Repubblica di Corea. Se si mette nel conto anche lo sbarco in Cina avvenuto da tempo con gli stabilimenti statali per la costruzione di navi da crociera insieme a Carnival e a Csc, si percepisce meglio la portata della strategia di espansione all'estero del gruppo italiano. L'Asia è quindi il mercato su cui Fincantieri punta forte anche nel breve periodo, ma gli analisti fanno notare che anche sulla sponda occidentale la presenza del gruppo rimane forte. Negli Usa, il colosso italiano è da tempo impegnato, insieme a Lockheed, nel rinnovo della Marina americana con le Littoral Combat Ship. Ed è anche per questo che Bono ha spiegato come ormai il militare abbia consentito al gruppo di superare, almeno nell'orizzonte delle consegne, il comparto delle crociere.

Ma le "navi bianche" rimangono il punto di forza di Fincantieri. A Monfalcone, il vero hub d'eccellenza del gruppo, è partita la realizzazione della prima unità di lusso per Msc Crociere. Poi dopo questo prototipo, la produzione si sposterà in Liguria. Nei bacini di Sestri Ponente verranno costruite tutte le altre tre unità del nuovo marchio Vip di Msc, Explora, ma il contratto prevede altre 2 opzioni. In totale significa che la dote del gruppo su territorio, arriverà con questa



Lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, uno dei più grandi d'Europa

commessa a 2,5 miliardi.

Potrebbe essere solo il primo passo di un rimbalzo del settore, almeno sul fronte dei cantieri. Perché la pandemia ha colpito duramente i conti della compagnia, ma anche fatto capire con chiarezza che è necessario un rinnovo della flotta che tenga in considerazione anche altre esigenze oltre a quelle dell'intrattenimento. Più spazi a bordo per il distanziamento. E si possono ottenere soprattutto con navi nuove. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute. Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedit è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedit aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedit: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEDIT aderisce a:



www.fedespedit.it - www.linkedin.com/company/fedespedit

Ivano Russo

«Logistica, dal Pnrr una spinta decisiva»

ALBERTO GHIARA

Si dice chela pandemia abbia evidenziato l'importanza della logistica anche fra i non addetti ai lavori. «La logistica - dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra - è già da qualche anno uscita dal cono d'ombra e viene considerato uno dei punti fondamentali intorno a cui si sta ridefinendo il sistema economico mondiale. L'intero ciclo produttivo è riorganizzato in funzione della supply chain globale, si pensi al tema della Via della seta, della guerra dei dazi, alla battaglia per il 5g, alla Brexit. Poi tutto questo in Italia arriva più blando. Ma i grandi Stati del vecchio continente, Germania, Francia, Olanda, Belgio, da trent'anni costruiscono un pezzo decisivo del loro Pil sulla logistica. In Italia ha cominciato ora a diventare tema globale: nel 2019 dedicammo la nostra Agorà di Confetra al secolo della logistica. La pandemia ha fatto da detonatore di una dinamica di disclosure che era già in atto».



IVANO RUSSO
DIRETTORE GENERALE
CONFETRA

«Lo sforzo deve essere anche nostro: dobbiamo sapere intercettare le opportunità derivanti dal Piano»

Il Pnrr recepisce questa consapevolezza?

«Nel Pnrr c'è un'intera missione dedicata a logistica, infrastrutture e intermodale e non era scontato. Poi ci sono risorse e riforme che riguardano anche i nostri settori in quattro missioni su sei. È passato il messaggio che la logistica, essendo il sistema circolatorio dell'economia reale, è trasversale per definizione».

Quali sono i punti del Piano più importanti?

«Quelli della missione 3 sono destinati al nostro mondo. Ci sono 61 miliardi di cui 41 per le ferrovie, in parte per l'alta velocità passeggeri, in parte per i grandi corridoi merci, il completamento dell'ultimo miglio di connessione dei porti con la rete. Ci sono 4 miliardi e mezzo sui porti, 250 milioni per la digitalizzazione della supply chain logistica lato imprese, di incentivare gli investimenti verso la blockchain, l'Internet-of-things, la stampa 3d, il 5g. Ci sono due miliardi sulle smart road. E' un pacchetto molto solido. Poi ci sono progetti sulla logistica in agricoltura, sulla filiera ittica e del freddo.

C'è una missione intera dedicata a noi e in più tantissimi interventi sulla transizione digitale, sulla transizione verde, sulla ricerca applicata e l'innovazione che parlano anche al nostro settore. Lo sforzo dev'essere anche nostro di saper intercettare queste opportunità».

A quale modello si punta? Una logistica concentrata su pochi hub o su nodi più numerosi e distribuiti, più sul Nord o più sul Sud del Paese?

«Dipende dalle risorse. Se si parla di completamento delle reti Ten-T e dei corridoi, serve un grande presidio centrale: sono opere di rilevanza internazionale, dove l'Italia è contraente di trattati europei: Torino-Lione, Terzo valico, serve una regia forte. Dove ci sono misure che puntano a incentivare le imprese, gli investimenti, c'è bisogno di una grande capacità di ascolto bottom-up sul fabbisogno digitale delle imprese logistiche italiane. Questa è la principale grande novità di questa stagione di governo. Per la prima volta siamo riusciti a affermare l'idea che la logistica non può es-

sere sostenuta solo con le tradizionali misure verticali: ferrobonus, marebonus, sconto pedaggio. Si affianca una politica industriale orizzontale per le imprese logistiche, che hanno il problema della sottocapitalizzazione, di una scarsissima tendenza all'internazionalizzazione, a bassi investimenti nella formazione, nella ricerca applicata, nella digital transformation. Dobbiamo aggredire questo punto».

Lo Sportello unico doganale e dei controlli fatica a partire.

«Nella missione 3 del Pnrr, oltre alla parte investimenti c'è una parte per noi ancora più importante sulle riforme che Bruxelles ha imposto in cambio dell'ottenimento delle risorse. Sono le riforme che Confetra reclama da anni. L'entrata in vigore dello Sportello unico (133 procedimenti amministrativi nei porti, 67 sono in capo alle dogane, gli altri a 13 altre pubbliche amministrazioni) è scritta nel Pnrr, perché verrà finalmente emanato il decreto ministeriale attuativo della riforma dei porti del 2016».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GRIMALDI LINES

La **PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN** nel **MEDITERRANEO**

125

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>



Rodolfo Giampieri

«Occasione d'oro, ma ora serve semplificare»

FRANCESCO FERRARI

Rodolfo Giampieri è da poche settimane il presidente di Assoporti. Un incarico importante, anche perché coincide con l'avvio del Pnrr.

Che cosa cambierà nei prossimi anni nella portualità italiana?

«Molto, se troveremo le modalità per realizzare i progetti previsti dal Pnrr. Non dimentichiamo che entro il 2026 le opere inserite nel Piano dovranno essere realizzate, o comunque abbondantemente avviate. Quello che il ministro Giovannini sta cercando di fare è straordinario, perché ha a che fare col futuro dei nostri figli. Ma è evidente che per realizzarlo serve un supplemento di responsabilità: la semplificazione normativa. Che non significa, intendiamoci, "liberi tutti", ma razionalizzare i controlli evitando sovrapposizioni e ripetizioni. Credo che il tema meriti di essere analizzato con lucidità, senza pregiudizi». **Il tempo però stringe: possiamo farcela?**

«Noi italiani abbiamo sempre dimostrato che davanti a sfide molto difficili sappiamo dare risposte altrettanto intelligenti. Se la situazione resta immutata, difficilmente centeremo gli obiettivi del Pnrr. Alcune scelte possono essere fatte rapidamente: penso, ad esempio, alla creazione di una cabina di regia che consenta ai soggetti deputati a prendere decisioni di sedersi allo stesso tavolo contemporaneamente. Non giriamoci intorno: questo è un momento d'oro, se lo cogliamo possiamo tornare a essere un sistema invincibile».

Che ruolo avrà, in questo senso, Assoporti?

«Mai come adesso è importante restare uniti: ringrazio pubblicamente Pasqualino Monti per avere riportato in associazione l'Autorità di Palermo, è stato un segnale davvero importante. Assoporti, oltre a dialogare con le



Classifica dei porti Italiani

Porto	2018	2019	2020	Variazione %
Gioia Tauro	2.328,2	2.522,9	3.190,0	+26,4%
Genova	2.609,1	2.615,4	2.352,8	-10,0%
La Spezia	1.485,6	1.409,4	1.173,7	-16,7%
Trieste	725,4	789,6	776,0	-1,7%
Livorno	748,0	778,7	692,0	-11,1%
Napoli	563,1	681,9	643,5	-5,6%
Venezia	632,3	593,1	528,7	-10,9%
Salerno	452,1	414,2	377,9	-8,8%
Ravenna	216,3	218,1	194,9	-10,7%
Ancona	159,1	176,2	158,7	-9,9%
Savona	65,3	54,5	146,1	+167,8%
Civitavecchia	108,4	112,2	106,7	-4,9%
Bari	68,3	82,6	71,2	-13,8%
Cagliari	288,8	151,4	68,4	-54,8%
Totale Italia	10.606,2	10.770,0	10.687,1	-0,8%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assoporti (Teu x 1000)

L'EGO - HUB

altre associazioni del settore, deve porsi come leale punto di riferimento del ministero, lavorare per trovare soluzioni e creare un clima di fiducia reciproca».

A proposito di fiducia: come si recupera quella tra città e

porti?

«Quasi tutti i porti italiani sono stati realizzati all'interno delle città. Io sono un grande ammiratore di Renzo Piano, della sua filosofia di ricucitura urbana: non si può crescere in contrasto con

le comunità. E sono convinto che il discorso della sostenibilità ambientale e sociale, un tema cruciale nel Pnrr, ci aiuterà a ricostruire il rapporto fra porti e città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PORTI NAVI PERSONE



ASSAGENTI

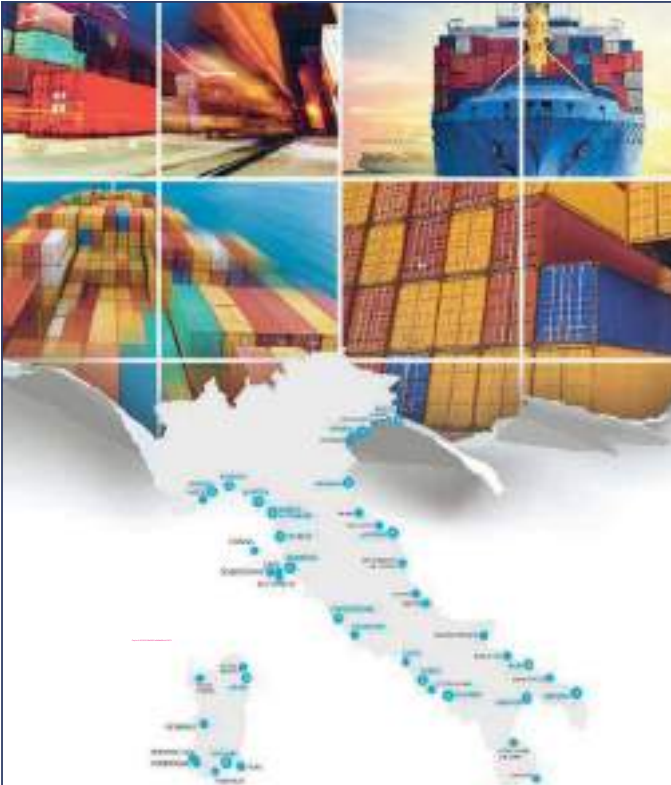
PORTI • NAVI • PERSONE

ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI • GENOVA

SHIPBROKERS: Sale & Purchase
Dry Cargo
Tankers
Yacht Brokers

SHIPAGENTS: Liner Agents
Tramp Agents
General Agents
Inland Agents
Manning Agents
Yacht Agents

tel 010.591595
fax 010.590883
info@assagenti.it
www.assagenti.it



ITALIAN PORTS ASSOCIATION

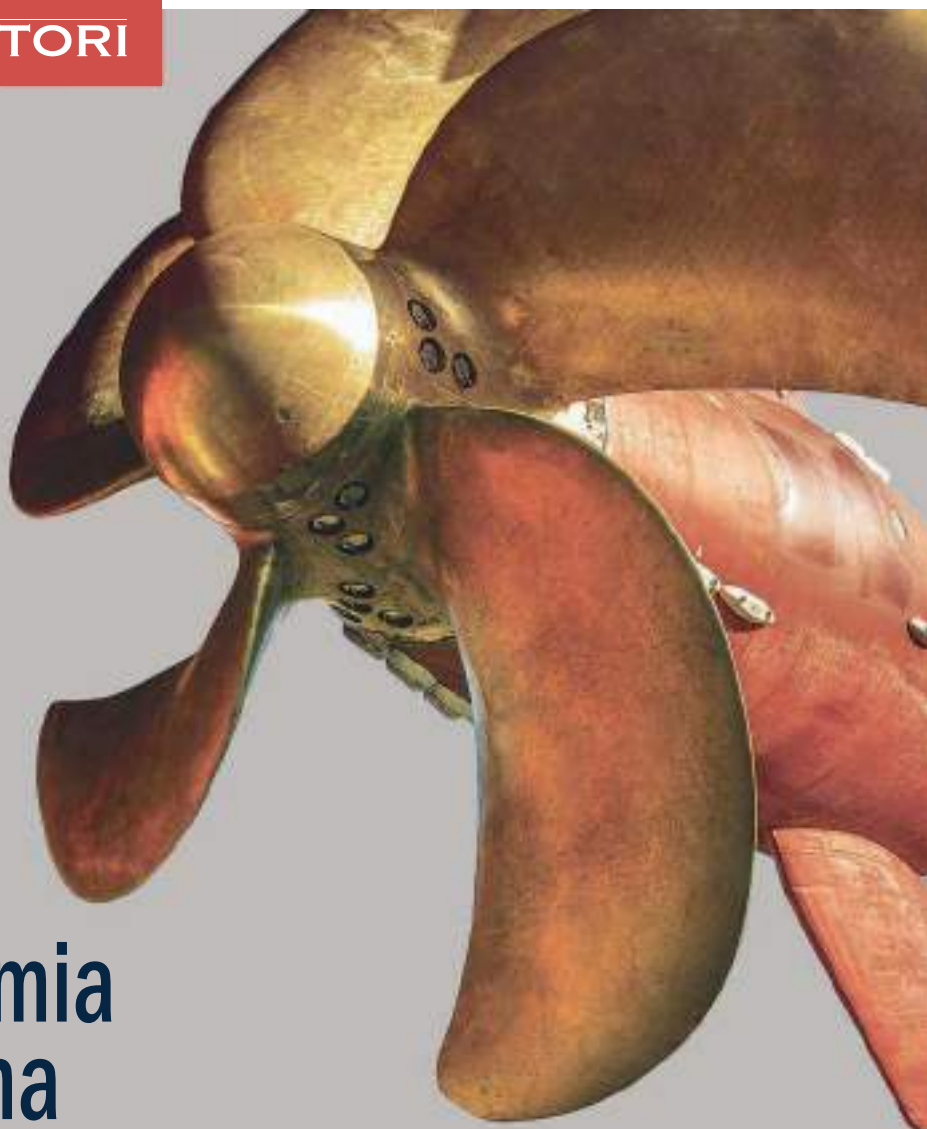
ASSOPORTI

ITALIAN PORTS ASSOCIATION
Via Benedetto XVI, 2
00187 Roma - Italy

Phone +39 06 591595
Email: info@assagenti.it
Web: www.assagenti.it

ASSOCIATION OF
MARITIME AGENTS
OF ITALY

ASSARMATORI



**L'economia
marittima
è il motore
della ripresa**

Sostenerla ora è investire sul futuro dell'Italia

#ilmarenonsipuòfermare

www.assarmatori.eu

Crociere fuori da Venezia

Un bando internazionale per le grandi navi

FRANCESCO FURLAN

Un concorso internazionale di idee per spostare l'approdo delle grandi navi fuori dalla laguna di Venezia. La decisione è stata presa in via definitiva lo scorso 12 maggio con il voto della Camera che ha convertito in legge il decreto approvato dal governo a fine marzo. "Mai più grandi navi a Venezia", hanno esultato in molti. Ma per raggiungere l'obiettivo di un approdo esterno alle bocche di porto della laguna ci vorranno anni. Il bando e la documentazione di gara verranno trasmessi per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale all'ufficio delle pubblicazioni dell'Unione Europea il 29 giugno.

E nel frattempo? Per quest'estate le grandi navi continueranno a entrare a Venezia attraverso il solito percorso: l'ingresso in laguna attraverso la bocca di porto del Lido, il passaggio

davanti a Piazza San Marco, il canale della Giudecca e infine la stazione Marittima. C'è un'ipotesi di soluzione intermedia che prevede l'arrivo delle navi da crociera, di almeno una parte, nell'area industriale di Porto Marghera, raggiungibile attraverso l'ingresso alla bocca di porto di Malamocco: un percorso all'interno della laguna ma lontano da Piazza San Marco e dalla Giudecca. Per Porto Marghera le ipotesi sul tavolo sono due: la prima prevede l'utilizzo delle banchine di Tiv e Vecon, un sistema di approdi diffusi per accogliere almeno una parte delle navi, evitando i passaggi nel bacino di San Marco. La seconda, più strutturata, prevede la realizzazione di un terminal crocieristico - che diverrebbe anch'esso provvisorio in attesa della soluzione della piattaforma fuori dalla laguna - nel canale industriale Nord, sponda Nord. A occuparsi della progettazione sarà, stando



Il ritorno delle grandi navi in laguna e la contestazione degli attivisti

alle indicazioni della commissione di gara, il Rina Consulting di Genova. La soluzione di Porto Marghera, preferita dal sindaco della città, Luigi Brugnaro, era stata già individuata dal Comitato per Venezia nel novembre 2017, sot-

to la regia dall'allora ministro alle Infrastrutture Graziano Del Rio. E' un dibattito che, tra Venezia e Roma, dura da quasi 10 anni.

Il passaggio delle grandi navi venne inizialmente limitato nel 2012 dal decreto Cini-Passera, introdotto dopo

il naufragio della Costa Concordia all'isola del Giglio. Il decreto vieta il transito delle navi passeggeri oltre le 40 mila tonnellate nel canale della Giudecca, ma solo una volta individuati percorsi alternativi praticabili.

Alternative che, in attesa della piattaforma galleggiante all'esterno della laguna di Venezia o della possibilità di far approdare le navi a Porto Marghera, ancora non sono praticabili. Nel frattempo così le navi da crociera continuano a passare tra piazza San Marco e l'isola di San Giorgio. Dopo il blocco di 17 mesi dovuto alla pandemia, la prima nave da crociera, una Msc Orchestra, è salpata da Venezia lo scorso 5 giugno, per una crociera nel Mar Mediterraneo. Per questa estate saranno tre le navi da crociera che, settimanalmente, arriveranno a Venezia. Ma sul lungo periodo il futuro delle crociere, nella laguna, sarà solo per le navi sotto le 40 mila tonnellate. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



www.finsea.it

finsea is on LinkedIn

SHIPPING AGENCIES



YANG MING (ITALY)



TRANSPORT & LOGISTICS



FORWARDING & CUSTOMS SERVICES



SHIPYARD INDUSTRY



PASSENGER TRANSPORT



"SUCCEDERE SPESSO...
LA PASSIONE È L'ENERGIA
CHE METTE LE ALI"

 **GRUPPO PITTALUGA**
WE MOVE FORWARD

1972

WWW.GRUPPOPITTALUGA.IT

Paolo Signorini

«Genova, subito i lavori per la nuova diga»

SIMONE GALLOTTI

Paolo Signorini ha già il calendario in tasca e punta a fare in fretta: «Tutto ruota attorno alla data del 15 gennaio 2022. Entro quel giorno dovremo aver aggiudicato l'opera» spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale che governa gli scali di Genova e Savona. L'opera è quella al centro dei pensieri della portualità ligure: la nuova diga davanti alle banchine di Sampierdarena, a poca distanza alla Lanterna.

«Sui finanziamenti abbiamo adesso un quadro preciso e siamo molto soddisfatti: 600 milioni saranno coperti dal ministero. Gli altri 287 milioni sono a carico dell'Authority, il resto invece sarà garantito dalla Regione Liguria per un totale di 950 milioni per la prima fase». Così quello dei soldi è un capitolo risolto, mentre le tappe per arrivare all'inizio del 2022 stanno per essere definite. I passaggi sono tecnici, ma servono per delineare un qua-

dro completo. «La diga è tra le opere che può usufruire della procedura accelerata, in base al Dl Governance. La procedura si incardina in un comitato speciale del consiglio superiore che consente di velocizzare l'iter. È la previsione del decreto legge, che sarà poi convertito a fine luglio. A quel punto bisognerà insediare il comitato: è chiaro che serviranno diversi mesi. La diga però è già avanti e sarebbe un peccato se dovesse adesso fermarsi per aspettare che partano i motori della procedura».

Così Signorini è in pressing a Roma «per cercare di non perdere giorni che sarebbero utilissimi per completare l'opera in tempi rapidi. Speriamo di continuare a mantenere la velocità che abbiamo avuto sino ad ora». La data del 15 gennaio è fissata per la scadenza dei 36 mesi previsti dal programma delle opere del Decreto Genova. La gara è ugualmente una partita complessa e l'Authority ha davanti due opzioni, ma il senso è che già in estate o al massimo per la fine dell'autunno possa partire già



Il bacino storico del porto di Genova

quel tassello. Anche perché, ancora informalmente, diversi gruppi internazionali sembrano interessati alla costruzione.

Intanto il traffico nello scalo è in decisa ripresa: il mese di maggio è stato da record per il porto di Genova. «È un bel se-

gnale» dice Signorini. I volumi hanno segnato un aumento del 14% a maggio nei container. Il totale è arrivato a 260 mila teu, mentre sul traffico totale tutti i settori, ad eccezione delle crociere, girano in positivo e il dato finale è pari ad una crescita dell'8%.

Non c'è solo la diga. La corsa per adeguare e implementare l'ultimo miglio, stradale e ferroviario, nel porto di Genova, continua senza sosta. «Abbiamo già avviato il cantiere del viadotto di Pra' che serve al porto di Ponente e a fine giugno si aprirà anche quello ferroviario di Molo Nuovo». Sono i binari che utilizzeranno i terminal di Bettolo e del Sech per la cura del ferro nel porto di Genova. Non solo: «Abbiamo in previsione anche di avviare il cantiere di Pizzarotti sulla viabilità». Il primo passo per la rivoluzione del traffico nella zona portuale di Sampierdarena.

Novità in vista anche per l'ex silos granaio del porto di Genova, incastonato nella città, a pochissima distanza dalla stazione marittima. L'edificio storico dell'Hennebique cambierà completamente natura nel progetto presentato da Vitalia Spa e ospiterà uffici e nuovi spazi per i crocieristi. «L'avvio dei lavori avverrà tra agosto e settembre e si partirà con alcune demolizioni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Spediporto

spediporto.com

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

**"AS ONE, WE CAN."
ONE DELIVERS
YOUR EVERYDAY**

OCEAN NETWORK EXPRESS (EUROPE) LTD - ITALIA

www.one-line.com
00 39 010 8907111
it.reception@one-line.com

Mario Sommariva

«La Spezia, la spinta decisiva dall'Lng»

SIMONE GALLOTTI

Un nuovo accordo con il principale terminalista e continui investimenti sul punto di forza della Spezia: l'intermodalità. Mario Sommariva, presidente dell'Authority del Mar Ligure Orientale, ha già predisposto i dragaggi che miglioreranno l'accessibilità allo scalo. È una necessità dettata dal mercato o una speranza che arrivi presto qualche grande portacontainer?

«La Spezia sta raggiungendo ottime performance in termini di teu movimentati per singolo viaggio. 130 centimetri ulteriori che sono stati autorizzati dopo i lavori di manutenzione dei fondali aumenteranno la capacità di carico delle navi e questo, naturalmente, rende il porto più competitivo ed appetibile. Alla Spezia scalano navi lunghe oltre 360 metri e con una portata di 18.000 teu. Al momento non è possibile operare con navi oltre quelle dimensioni che peraltro sono in linea con il nostro mercato.



MARIO SOMMARIVA
PRESIDENTE
ADSP MAR LIGURE ORIENTALE

«Con il terminalista Lscst presto un nuovo cronoprogramma degli investimenti: così rilanceremo il nostro scalo»

Certamente le navi arriveranno e partiranno più cariche, sfruttando meglio la loro portata potenziale. Diciamo anche che i porti, più che "sperare", devono saper pianificare e programmare».

Parliamo di crociere: La Spezia si candida a diventare l'hub del Mediterraneo per il rifornimento di Lng per le navi di ultima generazione?

«La Spezia sta già sperimentando il rifornimento Lng per la nave Costa Smeralda. Bisogna dare atto all'Autorità Ma-

rittima del nostro porto, grazie in particolare al lavoro del Comandante Stella, di avere predisposto procedure che consentono lo svolgimento dell'operazione in massima sicurezza. Quindi il futuro è già qui. La presenza dell'impianto Snam di Panigaglia e la sua prossima rivisitazione, nel senso di consentire anche la fornitura di prodotto e non soltanto il ricevimento e lo stoccaggio, apre la prospettiva, molto seria, di essere un porto dove sarà facile e conveniente effet-

tuare il rifornimento di Gnl. Questa è la prospettiva sulla quale lavoriamo anche guardando al tema della decarbonizzazione e della sostenibilità ambientale

Con Lscst come sta andando? Il clima è migliorato?

«Con Lscst c'è un confronto molto serrato e costruttivo che ci porterà, credo davvero a breve tempo, a siglare un accordo procedimentale che stabilisca un chiaro cronoprogramma condiviso degli investimenti da effettuare da parte del terminalista, secondo una nuova rimodulazione, a partire dal Terzo Bacino e non più dall'ampliamento del Molo Garibaldi, dei tempi di realizzazione dei lavori da parte nostra relativamente ai dragaggi ed alla riqualificazione dei fasci di binari, nonché del progressivo rilascio di Calata Paita con la costruzione del nuovo Molo passeggeri. Direi che è tutto a portata di mano. Con questo accordo il porto riprenderà un grand'esercizio».

Non teme la concorrenza di Livorno sui container?

«Il Nord Tirreno e il Mar Ligure sono aree dove insistono

molto porti entro una breve distanza e dove le *catchment area* in parte, fatalmente, si sovrappongono. Come dicono allenatori e calciatori, quando viene chiesto loro se si salveranno o vinceranno lo scudetto, "dobbiamo pensare partita per partita, senza guardare agli altri". Fuori dalle metafore, dobbiamo consolidare la nostra strategia basata su innovazione, intermodalità e integrazione con i retroporti. Se manterremo e rafforzeremo l'efficienza, specie nei tempi di inoltro a destino dei container in import e di lavorazione dell'export, continueremo ad essere della partita».

Con il nuovo governo e rispetto al recente passato, secondo lei i porti sono più o meno considerati centrali nell'azione dell'esecutivo?

«Ho molto apprezzato il modello di lavoro ed i contenuti proposti dal ministro Giovannini per il funzionamento della Conferenza dei Presidenti delle Adsp che è diventata una vera sede di confronto ed elaborazione di linee strategiche e di azioni per lo sviluppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Basta intrusi a bordo!

Per i porti di Livorno, La Spezia e Carrara e l'interporto di Rubiera. CDL è il tuo specialista certificato in bonifiche e disinfestazioni.

Attidat: a CDL per la sanificazione degli ambienti di bordo e degli imballaggi nel pieno rispetto delle leggi e delle norme ambientali bonifiche dell'atmosfera interna ai container, trattamenti pre-shipment, contro ogni tipo di infestazione per imballaggi in legno e container, fumigazioni certificate IMFO (International Maritime Fumigation Organization) per navi e carichi navali alla partenza, all'arrivo e in transito, disinfestazioni a bordo (navi, traghetti, yacht, mercantili) contro qualsiasi infestante (TOPH, BLATTE, BMSB o altri insetti).



**FUMIGAZIONI
BONIFICHE CONTAINER
DISINFESTAZIONI
DERATTIZZAZIONI**



Contattaci per un sopralluogo gratuito: **+39 0586 88.80.07**
info@cdlsrl.com
www.cdlsrl.com

DIVISIONE MARITTIMA

CDL
© 2021 AMBIENTALE

Ambienti sani e sicuri dal 1954

Giuseppe Russo

«Il Nord Ovest di fronte a un'occasione irripetibile»

MATTEO DELL'ANTICO

L'apandemia ha colpito duramente anche il tessuto produttivo del Nord Ovest. «Ma il fatto che in questa zona d'Italia ci sia una forte densità di aziende manifatturiere ha consentito all'economia di questa parte di Paese di subire meno danni che altrove nonostante settori come il turismo siano stati fortemente penalizzati dal Covid», spiega Giuseppe Russo, economista e direttore del Centro Einaudi. Ma, secondo Russo, nel Nord Ovest italiano che nei prossimi mesi tenderà la ripartenza anche economica saranno fondamentali le risorse che arriveranno dal Piano nazionale ripresa e resilienza (Pnrr) messo a punto dal governo e dal Recovery fund.

Il Pnrr presentato dall'Italia prevede, infatti, investimenti e un pacchetto di riforme, a cui sono allocate risorse per 191,5 miliardi di euro finanziate attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la resilienza e per 30,6 miliardi attraverso il Fondo complementare. Il totale dei fondi previsti ammonta a 222,1 miliardi. Sono stati stanziati, inoltre, entro il 2032, ulteriori 26 miliardi da destinare alla realizzazione di opere specifiche e per il reintegro delle risorse del Fondo sviluppo e coesione. Nel complesso si potrà quindi disporre di

circa 248 miliardi di euro. «Ci troviamo di fronte a un'occasione irripetibile per il l'Italia - spiega - e più nello specifico per il Nord Ovest del nostro Paese. Mi riferisco soprattutto agli investimenti che interesseranno le infrastrutture anche se per il momento non possiamo ancora calcolare quanti milioni di euro saranno destinati a Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta. L'aspetto fondamentale riguarderà poi la moltitudine di investimenti privati che verranno generati da questi investimenti pubblici e saranno fondamentali per muovere l'economia

«Dai progetti pubblici ci aspettiamo una moltitudine di investimenti privati»

del nostro Paese». L'altra opportunità, che questa volta arriva dall'Europa, si chiama Recovery fund: un nuovo strumento europeo per la ripresa approvato, dopo quattro giorni di negoziato, dal Consiglio europeo straordinario del 21 luglio scorso. I Capi di Stato e di governo europei hanno previsto di incrementare il bilancio su base temporanea tramite nuovi finanziamenti raccolti sui mercati finanziari per un ammontare pari a 750 miliardi di euro (390 di contributi a fondo perduto e 360 di prestiti). «Non c'è dubbio - ag-



Il terminal Messina nel porto di Genova

giunge Russo - che fondamentale sarà la tempestività con la quale questi soldi verranno spesi e i progetti nei quali verranno investiti. L'Europa, infatti, offre questi fondi ma gli importi destinati a ogni singolo Paese dovranno essere inseriti in programmi definiti, insomma dovranno essere giustificati e impegnati con modalità ben precise». Per il Recovery, l'Italia conterà su 65,456 miliardi di sovvenzioni a fondo perduto: il 70% delle allocazioni delle risorse, cioè 44,724 miliardi, è riferito agli impegni per progetti 2021-2022, il resto, cioè 20,732 miliardi, è riferito agli impegni relativi al 2023. Nel complesso la "quota" italiana è di circa 209 miliardi ripartiti in 81,4 miliardi in sussidi e 127,4 miliardi in prestiti. La Commissione europea ha definito linee guida per i governi sulla stesura dei piani. Tra i criteri principali, la sostenibilità ambientale (in linea con l'European Green Deal), la produttività, l'equità e la stabilità macroeconomica.

Secondo il direttore del Centro Einaudi una forte spinta per lo sviluppo del Nord Ovest sta arrivando - e arriverà - anche dal Superbonus 110%. «Per un comparto come l'edilizia - chiude Russo - si è trattato di un provvedimento fondamentale che comunque sta portando, a catena, benefici a molti altri settori del tessuto produttivo». Il Superbonus si suddivide in due tipologie di interventi: il Super Ecobonus agevola i lavori di efficientamento energetico; il Super Sismabonus incentiva quelli di adeguamento antisismico. L'incentivo consiste in una detrazione del 110% che si applica sulle spese sostenute dal luglio 2020 al 30 giugno 2022 da ripartire tra gli aventi diritto in cinque quote annuali e, per la parte di spesa sostenuta nell'anno 2022, in quattro quote annuali di pari importo. Per gli Iacp (Istituti Autonomi Case Popolari) il limite temporale entro il quale è possibile detrarre le spese si estende fino al 31 dicembre del prossimo anno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mino Giachino

«Finalmente ascoltate le istanze della logistica»

La logistica può essere il motore del rilancio del Nord Ovest, la mitica area multiregionale e industriale italiana, che comprende Liguria, Lombardia e Piemonte, colpita negli scorsi decenni dalla deindustrializzazione. Ne è convinto Bartolomeo Giachino, presidente della casa di spedizioni Saimare e animatore nel 2018 del movimento popolare a favore della linea a alta velocità (Tav) fra Torino e Lione.

«Negli ultimi anni - spiega Giachino - l'economia del Nord-Ovest è stata in linea con quella nazionale, ma soltanto grazie alla Lombardia, che è cresciuta di più, mentre Liguria e Piemonte sono rimaste sotto la media». Adesso c'è l'occasione di ribaltare questa situazione, grazie anche al Pnrr. «Nell'economia globale la logistica è centrale. Basta una nave di traverso a Suez o una vertenza in un magazzino perché tutto si blocchi. I governi devono capire che la logistica è essenziale per la mobilità di tutto il sistema economico. In Germania questo è il terzo settore per occupazione, in Olanda hanno porti e aeroporti efficienti. In Italia non si è ancora capito».

Qualcosa però sta cambiando grazie all'impulso europeo: «La scelta del Recovery plan - dice infatti lo spedizioniere - di puntare sulle infrastrutture accoglie le istanze più evolute che arrivano dal mondo della logistica». Una serie di opere fondamentali si sta muovendo: la diga di Genova è inserita nel Recovery «e consentirà di aumentare i flussi di traffico in un momento in cui l'Italia è ancora piatta, sotto i livelli del 2007». Occorre cogliere l'occasione di un periodo come questo in cui «si è rimesso in moto l'export, portando dietro anche l'import. Le case di spedizione registrano un +10 per cento di esportazioni e un +7 di importazioni, rispetto al 2018, che era stato l'anno migliore». Con il porto di Genova, può diventare logisticamente centrale anche il Piemonte, che ospita interporti importanti come Rivalta, Novara, Orbassano, Gallarate. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alessandro Laghezza

«Bene il Pnrr, ma adesso evitiamo di sprecare tempo e risorse»

Secondo Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri del porto della Spezia, l'emergenza coronavirus è stata «per alcuni settori un vero e proprio terremoto».

A quali comparti si riferisce?

«Mi riferisco ovviamente al comparto delle crociere e in parte a quello dei traghetti. Per altri ha provocato mutazioni di scenario in tempi incredibilmente brevi incidendo sul mercato dei noli, favorendo una crescita record degli stessi nel settore container, ma anche delle materie prime, e di certo generando profonde fratture nel cluster logistico nel suo insieme.

Penso ad esempio alla contrapposizione fra grandi compagnie di trasporto container e spedizionieri, ma anche all'affermazione nel mercato logistico di player che hanno sfruttato alla grande le opportunità derivanti dal commercio elettronico».

Quali sono le opportunità per il settore italiano dello shipping che possono arrivare dal Piano nazionale ripresa e resilienza messo a punto dal governo?

«Il Pnrr indubbiamente preconstituisce uno scenario di forte sviluppo infrastrutturale, mettendo a disposizione risorse sino a un paio d'anni fa addirittura impensabili. Restano tut-



tavia gli interrogativi relativi alla capacità del sistema Paese di utilizzare e spendere queste risorse e ai vincoli che la burocrazia frapponerà rispetto a un coerente sviluppo del Paese».

Recovery fund: cosa cambierà dopo questi investimenti per i porti italiani?

«Ribadisco quanto detto: se i soldi saranno spesi bene, nei tempi giusti e con modalità corrette si potrà assistere a un forte sviluppo di infrastrutture portuali anche se è il caso di sot-

tolinare come di fatto solo due sistemi portuali, quello di Genova e Savona e quello di Trieste beneficiano di interventi in grado davvero di cambiare il loro destino e il loro posizionamento lungo le principali rotte dei traffici. Comprendo la necessità di concentrare le risorse sui sistemi portuali in grado di impattare sull'efficienza del sistema produttivo del Paese, ma sarebbe auspicabile una maggiore attenzione ai sistemi portuali allargati. Il porto di Rotterdam si estende per un fronte mare di oltre 100 chilometri, più o meno la distanza che separa Genova dalla Spezia». M.D.A. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alessandro Pitto

«Abbattere la burocrazia e investire in servizi digitali: così si tornerà a crescere»



SIMONE SCHIAFFINO

Ripresa e resilienza. Ritorno alla normalità dopo il disastro della pandemia, e riorganizzazione delle attività come reazione positiva ad un evento traumatico. Il Pnrr, già dal suo nome evocativo, delinea gli ambiziosi obiettivi che si prefigge.

E per il settore della logistica e delle infrastrutture in Liguria il Piano si potrebbe definire – rimanendo in tema, nonostante la metafora – come un treno che passa una sola volta nella vita. Mai prima d'ora infatti ci si è trovati di fronte a una così robusta iniezione di risorse economiche, gli stanziamenti del Recovery Fund, e a un dettagliato programma dei settori a cui questi denari



ALESSANDRO PITTO
PRESIDENTE
SPEDIZIONIERI GENOVESI

«Per attuare lo Sportello unico è tutto pronto da tempo, la legislazione lo prevede: ora serve la volontà di farlo»

verranno destinati: il Piano di Ripresa, appunto. Fondi per infrastrutture, ferme allo stato di progetto da anni, che ora potranno finalmente essere realizzate, garantendo all'ecosistema degli scali merci in Liguria la sopravvivenza sotto l'aspetto della concorrenza con gli altri porti del Mediterraneo e in generale dei Paesi europei. Ma, per Spediporto (l'associazione che raggruppa le imprese di spedizione del primo porto italiano), non sono solo strade, moli e ferrovie ad essere attesi dalla logistica ligure per restare appetibile nel comparto degli scali e delle rotte delle spedizioni.

«C'è un punto del Pnrr sul quale siamo già da mesi al lavoro, con l'elaborazione di nostri progetti, che in settimana porteremo sul tavolo del Mims – dice Alessandro Pitto,

presidente di Spediporto Genova –. Ed è quello che riguarda la digitalizzazione dei nostri processi operativi, la semplificazione della parte amministrativa. L'abbattimento della burocrazia, insomma. Un obiettivo, a mio avviso, importante almeno quanto quello delle infrastrutture che la regione attende da lungo tempo: la Gronda, il Terzo valico, la diga foranea. Ricordiamoci che, secondo alcune stime, la digitalizzazione può portare alla riduzione del 40% dei costi di una pratica di spedizione merci, e del 30% dei relativi tempi».

Ma la strada per arrivare a questi traguardi, com'è intuibile, non è tutta in discesa. «In Italia non siamo mai stati molto bravi a spendere i denari in arrivo dall'Unione europea – prosegue Pitto -. Per

questo mi auguro che entri in funzione una "cabina di regia", ovvero una struttura di monitoraggio della gestione di questi investimenti. Sarebbe paradossale, ora che i soldi ci sono, mancare gli obiettivi per errori di strategia o ritardi nei tempi che devono essere rispettati».

E sulla previsione dello Sportello unico doganale il presidente di Spediporto si concede una battuta: «Ne parliamo da così tanto tempo che potrebbe essere definito una chimera, o un animale mitologico. Per attuare lo Sportello unico è tutto pronto da tempo, la legislazione lo prevede, i progetti sono stati fatti – conclude Pitto -. Forse sarebbe davvero l'ora di metterci la volontà politica e raggiungere finalmente l'obiettivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un contributo
alla sicurezza energetica
del Paese

5%

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". Il Terminale, che trasforma il gas naturale liquefatto riportandolo allo stato gassoso, è permanentemente ancorato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa ed è connesso alla Rete Nazionale dei Gasdotti ci Beams. Un nuovo servizio di Smaltimento sarà prossimamente disponibile. Il Terminale, che ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata di 3,75 miliardi di Standard metri cubi annui, pari a circa il 30% del fabbisogno nazionale, fornisce un contributo alla sicurezza energetica del Paese.


Gruppo Spinelli
LOGISTICS PROVIDER

