

Rassegna stampa Assarmatori del 23/10/2019

Indice delle testate

AdnKronos.....	p. 2
Ansa	p. 3
Aska news	p. 4
Corriere Marittimo	p. 5
Ferpress	p. 6
Il Messaggero	p. 7
Informare	p. 9
Il Messaggero Marittimo	p. 10
Nautica Report	p. 12
Il Secolo XIX	p. 13
Tgcom24	p. 15
Yahoo Finanza	p. 16
Ship2Shore	p. 17

CYBERSECURITY: ASSARMATORI, E' PRIORITA' ANCHE PER SHIPPING =

ADN1484 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

CYBERSECURITY: ASSARMATORI, E' PRIORITA' ANCHE PER SHIPPING =

giornata di studio con Accademia Nautica dell'Adriatico

Roma, 23 ott. (Adnkronos) - Negli ultimi anni la dipendenza dei sistemi di bordo dai sistemi informatici è cresciuta in modo estremamente significativo e lo sarà anche di più con l'imminente avvento della tecnologia autonomous ship e l'uso dell'intelligenza artificiale per il governo delle navi. L'Open session di ASSARMATORI ha affrontato a 360 gradi sia gli aspetti della sicurezza informatica in ambito terrestre, sia quelli più specifici relativi ai sistemi a bordo delle navi, anche alla luce delle scelte europee in materia (direttiva Nis - Network & Information Security) dalla quale sono derivati i primi strumenti normativi italiani. (segue)

(Mcc/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

23-OTT-19 17:53

NNNN

CYBERSECURITY: ASSARMATORI, E' PRIORITA' ANCHE PER SHIPPING (2) =

ADN1485 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

CYBERSECURITY: ASSARMATORI, E' PRIORITA' ANCHE PER SHIPPING (2) =

(Adnkronos) - Nel programma della giornata di studio e confronto, organizzata in collaborazione con l'Accademia Nautica dell'Adriatico, presso la sede di Conftrasporto-Confcommercio, sono intervenuti i rappresentanti di aziende armatoriali esperti della Cyber security, e anche Costantino Fiorillo, Dirigente Generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Responsabile Anticorruzione, Organo Centrale di Sicurezza, Cyber Security, Spazio e il Contrammiraglio Luigi Giardino Capo del VI reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Entrambi hanno dichiarato la massima disponibilità a confrontarsi con il mondo armatoriale per dare attuazione pratica alle nuove regole per la sicurezza informatica in questo settore strategico.

(Mcc/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222

23-OTT-19 17:53

Trasporti: Assoarmatori, tagli a marittimi, dazio occulto

Settore alle prese con adeguamento carburanti

21 ottobre, 21:37



La nave del gruppo Messina Jolly Arancione

(ANSA) - CERNOBBIO (COMO), 21 OTT - Il taglio previsto in finanziaria ai sussidi per i lavoratori marittimi è un "dazio occulto" che si aggiunge "ai dazi derivanti dalle guerre commerciali". Lo ha detto il presidente di Assoarmatori Stefano Messina sottolineando che "ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni fa, al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione". "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green - ha aggiunto - si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni". Il settore, ha precisato Messina, "è attualmente impegnato in uno sforzo enorme che vedrà ridurre di ben 7 volte in un'unica soluzione la quantità di zolfo contenuto nei combustibili: dal primo gennaio 2020, infatti, il massimo tenore di zolfo ammesso nei carburanti navali passerà dal 3,5% allo 0,5%". (ANSA).

Assarmatori: taglio sussidi ai marittimi sarebbe dazio occulto

Messina: confusa e maldestra filosofia green Cernobbio (Co), 21 ott. (askanews) - "Oltre ai dazi derivanti dalle guerre commerciali, ci sono altri dazi occulti, molto pesanti che paghiamo senza ragione, o meglio a causa di una volontà autolesionistica della politica". Lo ha sottolineato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo al Forum di Confraspporto in corso a Cernobbio, in riferimento alla sforbiciata ai sussidi sul costo del lavoro dei marittimi italiani, che potrebbe essere inserita nella prossima Legge di Bilancio. Ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni, fa al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione. "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green", ha detto Messina, "si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni". "Visto che l'ambiente viene prima di tutto semmai - ha sottolineato Messina - non capiamo perché in Italia sia praticamente impossibile usare come carburante il Gas naturale liquefatto, che è ancora una fonte fossile, ma decisamente molto, molto meno inquinante. In Italia c'è il gas, ci sono i depositi, ci sono i bunker nei porti o ci sono i soldi per costruirli, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti. Le stanno elaborando due differenti tavoli tecnici insediati da due ministeri diversi, che peraltro tra loro non dialogano. E anche questo è un dazio pesante da pagare".

Shipping & Cyber Security, prevenire il Cybercrime - Open session di Assarmatori
23 Oct, 2019

Una giornata di studio su: "Cyber security nell'ambito dello Shipping" organizzata da Assarmatori.

ROMA - Shipping e Cyber security è il tema affrontato dalla giornata di studio organizzata da Assarmatori - in collaborazione con l'Accademia Nautica dell'Adriatico - a Roma presso la sede di Conftrasporto-Confcommercio.

Lo shipping sempre più si trova a dover affrontare **azioni sul fronte della Cyber security** finalizzate a **fronteggiare gli attacchi di cybercrime, a gestire i rischi, prevenire e mitigare i possibili incidenti** che potrebbero avere un impatto rilevante anche per l'industria marittima.

Negli ultimi anni la dipendenza dei sistemi di bordo dai sistemi informatici è cresciuta in modo estremamente significativo e lo sarà anche di più con l'imminente avvento della tecnologia autonomous ship e l'uso dell'intelligenza artificiale per il governo delle navi. Questi sistemi pertanto potrebbero essere totalmente vulnerabili nei confronti di attacchi di Cyber crime, se parallelamente non si facessero dei passi in avanti anche nel campo della Cyber security.

L'Open session di Assarmatori ha affrontato a 360 gradi sia gli aspetti della **sicurezza informatica in ambito terrestre, sia quelli più specifici relativi ai sistemi a bordo delle navi, anche alla luce delle scelte europee in materia** (direttiva NIS – Network & Information Security) dalla quale sono derivati i primi strumenti normativi italiani.

Nel programma della giornata di studio e confronto sono intervenuti i rappresentanti di aziende armatoriali esperti della Cyber security, **Costantino Fiorillo**, Dirigente Generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Responsabile Anticorruzione, Organo Centrale di Sicurezza, Cyber Security, Spazio, il **Contrammiraglio Luigi Giardino** Capo del VI reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Entrambi hanno dichiarato la massima disponibilità a confrontarsi con il mondo armatoriale per dare **attuazione pratica alle nuove regole per la sicurezza informatica in questo settore strategico.**

Cyber security e Shipping. Giornata di Studio ASSARMATORI in collaborazione con l'Accademia Nautica dell'Adriatico

(FERPRESS) – Roma, 23 OTT – Negli ultimi anni la dipendenza dei sistemi di bordo dai sistemi informatici è cresciuta in modo estremamente significativo e lo sarà anche di più con l'imminente avvento della tecnologia autonomous ship e l'uso dell'intelligenza artificiale per il governo delle navi.

Confcommercio: lo Stato sblocchi 60 miliardi fermi per grandi opere

ASSARMATORI IN CAMPO CONTRO IL TAGLIO DEI SUSSIDI PER I LAVORATORI MARITTIMI

IL FORUM

CERNOBBIO Trasporti e infrastrutture valgono il 2,5% del Pil, per questo il governo che «rafforzare le azioni di crescita, mobilitando decine di miliardi di risorse disponibili, europee e nazionali, trasformando così capitoli di bilancio in cantieri». È il messaggio del presidente della Confcommercio Carlo Sangalli che ieri ha aperto i lavori del 5° Forum di Confrtrasporto di Cernobbio, abbassando le stime confederali sul Pil. Nel 2019 crescerà infatti solo dello 0,1%, contro lo 0,3 previsto lo scorso marzo e nel 2020 salirà dello 0,3% anziché dello 0,5%. Perciò biso-

gna mettere mano al più presto alle risorse che «ci sono, ma non vengono spese». Per Confcommercio, il 60% dei fondi stanziati per le infrastrutture giace irresponsabilmente nelle casse dello Stato. Da Cernobbio giungono anche critiche forti alla manovra. Il taglio previsto ai sussidi per i lavoratori marittimi è un «dazio occulto» che si aggiunge «agli altri dazi derivanti dalle guerre commerciali». Lo ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, sottolineando che «ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni fa, al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato l'occupazione». «Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green - ha aggiunto Messina - si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi».



Carlo Sangalli

Confcommercio: lo Stato sblocchi 60 miliardi fermi per grandi opere

ASSARMATORI IN CAMPO CONTRO IL TAGLIO DEI SUSSIDI PER I LAVORATORI MARITTIMI

IL FORUM

CERNOBBIO Trasporti e infrastrutture valgono il 2,5% del Pil, per questo il governo che «rafforzare le azioni di crescita, mobilitando decine di miliardi di risorse disponibili, europee e nazionali, trasformando così capitoli di bilancio in cantieri». È il messaggio del presidente della **Confcommercio** **Carlo Sangalli** che ieri ha aperto i lavori del 5° Forum di **Conftrasporto** di Cernobbio, abbassando le stime confederali sul Pil. Nel 2019 crescerà infatti solo dello 0,1%, contro lo 0,3 previsto lo scorso marzo e nel 2020 salirà dello 0,3% anziché dello 0,5%. Perciò bisogna mettere mano al più presto alle risorse che «ci sono, ma non vengono spese». Per **Confcommercio**, il 60% dei fondi stanziati per le infrastrutture giace irresponsabilmente nelle casse dello Stato. Da Cernobbio giungono anche critiche forti alla manovra. Il taglio previsto ai sussidi per i lavoratori marittimi è un «dazio occulto» che si aggiunge «agli altri dazi derivanti dalle guerre commerciali». Lo ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, sottolineando che «ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni fa, al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato l'occupazione». «Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green - ha aggiunto Messina - si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi».



Carlo Sangalli



Giornata di studio di Assarmatori su shipping e cyber security

Esaminate le scelte europee in materia da cui sono derivati i primi strumenti normativi italiani

infosMARE - Oggi a Roma, presso la sede di Confrtrasporto-Confcommercio, si è tenuta una giornata di studio su “Shipping & cyber security” organizzato da Assarmatori per affrontare sia gli aspetti della sicurezza informatica in ambito terrestre sia quelli più specifici relativi ai sistemi a bordo delle navi, anche alla luce delle scelte europee in materia (direttiva NIS - Network & Information Security) dalle quali sono derivati i primi strumenti normativi italiani.

Nel programma della giornata di studio e confronto sono intervenuti, oltre ai rappresentanti di aziende armatoriali esperti della cyber security, anche Costantino Fiorillo, dirigente generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Responsabile Anticorruzione, Organo Centrale di Sicurezza, Cyber Security, Spazio, e il contrammiraglio Luigi Giardino, capo del VI reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto. *(2/11)*

SHIPPING

Assarmatori: cyber security è una priorità

Giornata di studio nella sede di Confraspporto-Confcommercio



Pubblicato
36 minuti fa

il giorno
23 Ottobre 2019

Da
[Massimo Belli](#)



ROMA – La cyber security è diventata una priorità anche per il mondo dello shipping e Assarmatori ha organizzato, in collaborazione con l'Accademia Nautica dell'Adriatico, una giornata di studio che si è tenuta nella sede di Confraspporto-Confcommercio. Negli ultimi anni la dipendenza dei sistemi di bordo dai sistemi informatici è cresciuta in modo estremamente significativo e lo sarà anche di più con l'imminente avvento della tecnologia *autonomous ship* e l'uso dell'intelligenza artificiale per il governo delle navi. L'open session di Assarmatori, cui ha partecipato anche il presidente **Stefano Messina**, ha affrontato a 360 gradi sia gli aspetti della sicurezza informatica in ambito terrestre, sia quelli più specifici relativi ai sistemi a bordo delle navi, anche alla luce delle scelte europee in materia (direttiva NIS – Network & Information Security) dalla quale sono derivati i primi strumenti normativi italiani. Nel programma della giornata di studio e confronto su questa priorità, sono intervenuti i rappresentanti di aziende armatoriali esperti della cyber security, e anche il dott. **Costantino Fiorillo**, dirigente generale del ministero delle Infrastrutture e Trasporti e responsabile Anticorruzione, Organo centrale di sicurezza, cyber security, spazio e il

contrammiraglio **Luigi Giardino** Capo del VI reparto del Comando generale delle Capitanerie di Porto.

Entrambi hanno dichiarato la massima disponibilità a confrontarsi con il mondo armatoriale per dare attuazione pratica alle nuove regole per la sicurezza informatica in questo settore strategico.

Cyber security e Shipping Giornata di Studio Assarmatori

La Cyber security è diventata una priorità anche per il mondo dello Shipping e ASSARMATORI ha organizzato, in collaborazione con l'Accademia Nautica dell'Adriatico, una giornata di studio presso la sede di Confrasperto-Confcommercio.

Negli ultimi anni la dipendenza dei sistemi di bordo dai sistemi informatici è cresciuta in modo estremamente significativo e lo sarà anche di più con l'imminente avvento della tecnologia autonomous ship e l'uso dell'intelligenza artificiale per il governo delle navi.

L'Open session di Assarmatori ha affrontato a 360 gradi sia gli aspetti della sicurezza informatica in ambito terrestre, sia quelli più specifici relativi ai sistemi a bordo delle navi, anche alla luce delle scelte europee in materia (direttiva NIS – Network & Information Security) dalla quale sono derivati i primi strumenti normativi italiani.

Nel programma della giornata di studio e confronto sono intervenuti i rappresentanti di aziende armatoriali esperti della Cyber security, e anche il dott. Costantino Fiorillo, Dirigente Generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Responsabile Anticorruzione, Organo Centrale di Sicurezza, Cyber Security, Spazio e il Contrammiraglio Luigi Giardino Capo del VI reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Entrambi hanno dichiarato la massima disponibilità a confrontarsi con il mondo armatoriale per dare attuazione pratica alle nuove regole per la sicurezza informatica in questo settore strategico.

ECONOMIA&MARITTIMO

Stop agli incentivi per i mezzi diesel Autotrasportatori pronti alla piazza

Al Forum Conftrasporto sale la protesta contro il governo: servono sussidi per rilanciare il settore

Alberto Quarati

INVIATO A CERNOBBIO (COMO)

Agli autotrasportatori non va giù essere finiti nella lista di chi non solo inquina, ma pure beneficia di quelli che il governo definisce «sussidi ambientalmente dannosi». Nel mirino dell'esecutivo, e quindi nel decreto fiscale, secondo le voci che circolava-

Uggè: «Pronti a manifestazioni come quelle già messe in atto in passato»

no ieri sera, c'è la compensazione dell'Iva sulle accise del gasolio destinato ai mezzi pesanti euro 3 ed euro 4 a partire dal prossimo anno.

Se il tema, che ha aperto ieri il Forum internazionale Conftrasporto di Cernobbio, sembra un tecnicismo, va detto che la norma vale 350 milioni di euro, e salvo «un incontro, che auspico a breve, con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli» il vicepresidente della confederazio-



I camionisti tornano a minacciare il blocco delle strade italiane

ne, Paolo Uggè non esclude «manifestazioni come quelle che abbiamo già messo in atto in passato», ossia la serrata e il blocco delle strade.

Sulla legge finanziaria è severo anche Carlo Sangalli, presidente della Confcom-

mercio, al capitolo pagamenti elettronici: «Giusto incentivarli senza penalizzare il legittimo ricorso al contante, ma non c'è chiarezza: sono certe le sanzioni per la mancata adozione dei Pos, ma non c'è nulla di definito su ri-

duzioni di costi e commissioni a carico di consumatori e imprese». Sangalli è d'accordo con il presidente Abi, Antonio Patuelli: serve «l'armonizzazione a livello europeo dei tetti di circolazione al con-

Alla tesi dei sussidi inquinanti, gli autotrasportatori oppongono uno studio secondo cui un camion euro 6 paga tre volte i costi per inquinamento rispetto a un euro 3: la norma insomma sarebbe pure dannosa, «quando ci sono settori che ricevono miliardi di incentivi e inquinano molto di più» dice Uggè riferendosi ad agricoltura e ciclo dei rifiuti.

«Oggi i veicoli euro 6 sono solo il 10% del parco circolante» sottolinea Uggè. Dunque, «la strada non è tassare, ma incentivare il rinnovo del parco circolante, che darebbe meno inquinamento e più sicurezza». La Conftrasporto pone invece un altolà sull'ellettico: «Dati dell'Agenzia europea sull'ambiente sfatano questo mito. Un veicolo elettrico in tutto il ciclo di vita può produrre più danni all'ambiente rispetto a un veicolo diesel». Tesi sostenuta dal numero uno della Confederazione, Fabrizio Palenzona: «L'80-90% del nostro export è verso l'Europa, e una parte di questo sono motori diesel. Rischiamo di perdere la leadership, come è successo con il nucleare». —

IL PERSONAGGIO



Benvenuti, un camallo comunista a Cernobbio

Simone Gallotti / GENOVA

Dilotta (comunista) e di governo. Lo ammette in fondo lo stesso Console, guardando le due facce di una moneta prelevata dalla tasca a chi gli chiedeva ieri se si sentisse a proprio agio tra Palenzona e i manager Amazon. «Ma non sono diventato un padrone. Sono sempre stato nel solco di Batini» dice netto Antonio Benvenuti. Da una parte la *Culmv-azienda*, dall'altra la *Culmv-servizio di interesse generale* del porto di Genova: due facce della stessa medaglia. L'uomo che guida i camalli da un decennio è arrivato presto ieri nel tempio dei poteri forti, a Cernobbio, diventati ora un po' meno forti, ma comunque sempre più borghesi della sala chiamata e delle banchine a cui è abituato. Ma per Benvenuti, il camallo salito in riva al Lago, contano più i fini dei mezzi. E i risultati gli hanno spesso dato ragione. La Culmv è ancora in piedi, nonostante i tanti nemici e le difficoltà affrontate. E se i portuali genovesi sono ancora una potenza, lo devono anche a lui e alla sua strategia che prevede lo scontro e il dialogo a oltranza con tutti, persino con Forza Italia se è necessario. Più del conflitto però, Benvenuti è un maestro della «minaccia della rottura della pace sociale»: basta quella perché Authority, privati e politica aprano il portafoglio. Quest'anno è andata di nuovo così, anche se «dobbiamo ancora chiudere con i terminalisti: c'è un accordo e chiedo che lo rispettino» tuona Benvenuti a cui servono quei soldi per salvare di nuovo il bilancio della Culmv. L'erede di Batini oggi salirà sul palco tra completi blu e cravatte eleganti, per parlare di automazione nella tavola rotonda moderata dal direttore del *Secolo XIX* Luca Ubaldeschi. Più robot in banchina e meno camalli? «Non è così, noi siamo pronti anche a questa sfida. E in parte già lo stiamo facendo con i nuovi mezzi che sono arrivati a Genova». Il console è un leninista e si è formato al «Mazzini» di Sampierdarena, il liceo classico dei figli degli operai. Più intellettuale di Batini, non per questo meno pragmatico, soprattutto quando si tratta della Culmv. È pazienza se per la causa bisogna diventare anche un po' portuali di lago.

«Il modello da seguire è quello tedesco, ma per renderlo sostenibile abbiamo bisogno di incentivi» Messina (Assarmatori): «Penalizzare le navi perché inquinano? Il settore è già super-controllato»

Gentile (Rfi) rilancia l'ipotesi Alessandria per alleggerire il traffico del porto di Genova

IL CASO

INVIATO A CERNOBBIO

Tra chi percepisce incentivi considerati "dannosi per l'ambiente" dal governo ci sarebbero anche gli armatori, secondo quanto segnala a Cernobbio il presidente dell'associazione di categoria aderente alla Confcommercio (Assarmatori), Stefano Messina.

In arrivo, nella legge di Bilancio, rischia di esserci infatti una sforbiciata ai sussidi per il costo dei marittimi italiani, misura che in 20 anni molto ha contribuito al raddoppio della flotta di bandiera italiana.

A Messina non piace la ratio del provvedimento, che colpisce un incentivo che poco ha a che fare con l'ambien-

te, e che sembra colpire l'armatore unicamente in quanto soggetto potenzialmente inquinante: «Ma con pochi risultati - spiega - perché anche nel caso in cui, ragionando per estremo, un armatore italiano senza il sussidio fosse costretto a non operare più su quella determinata rotta, è evidente che al suo posto arriverebbe un armatore non italiano, con equipaggio non italiano». Insomma la nave ci sarebbe ugualmente, ma operata da un soggetto che porta benefici economici a un altro Paese, che tra l'altro - se europeo - da questo ricevrebbe secondo Messina gli stessi incentivi oggi presenti in Italia.

L'armatore ricorda che il suo settore è soggetto a tre controlli, anche sotto il profilo ambientale: quello derivato dalla normativa internazionale (che dal prossimo an-

no prevede la riduzione, di sette volte rispetto a oggi, dello zolfo presente nel carburante per la nave), quella nazionale attraverso le Capitanerie di porto e quella dei registri di classifica.

Ma in tema di ambiente, non ci sono solo i malumori legati alla legge di Bilancio, perché ieri si è anche tornato a parlare del retroporto di Alessandria per alleggerire il traffico generato dal porto di Genova.

A spiegarlo è Maurizio Gentile, amministratore delegato della Rete ferroviaria italiana, che rilancia per il grande parco ferroviario piemontese una funzione di stretto legame con le banchine liguri, proponendo come ipotesi quella di attivare un servizio di navetta per evitare il sovraffollamento dei piazzali genovesi.

Un tema di attualità, spe-

cie alla luce della lenta ma costante crescita di traffico dello scalo e soprattutto del fenomeno del gigantismo navale, che impone picchi di traffico sempre più elevati, con il rischio del sovraffollamento delle banchine e di lunghe code di tir ai varchi e negli stessi terminal ferroviaria ridosso delle banchine.

«L'idea - dice Gentile - sarebbe caricare la merce in porto componendo treni solo parziali, che verrebbero poi completati ad Alessandria. Il terminale, primo in Italia, potrebbe essere modellato sull'impianto di diverse strutture tedesche, che assomigliano un po' alle stazioni passeggeri: i treni transitano senza manovra. Questo si potrebbe fare sfruttando la posizione di Alessandria, decentrata rispetto al Corridoio 5 Lisbona-Kiev, ma a questo collegato. Inizialmente - ra-

giona Gentile - questo sistema non sarebbe economicamente conveniente, e penso dovrà essere supportato da incentivi come ad esempio il Ferrobonus». I treni da completare ad Alessandria dovrebbero essere quelli originati dai parchi ferroviari di Fuorimuro, Campasso, Genova Pra', tutti destinati a essere portati a 750 metri di lunghezza (l'unica struttura che non sarà portata a questa lunghezza è la Rugna, l'area retrostante Calata Bettolo). Un treno da 750 metri trasporta 82 teu, l'equivalente di 2.000 tonnellate o 40 tir.

Tempi? Gentile spiega che quella di Alessandria è un'ipotesi, che potrebbe essere applicata anche in altre strutture logistiche alle spalle di Genova (Novi Ligure o Rivalta), funzionale soprattutto a togliere la pressione dei traffici dall'area genovese.

Un'ipotesi sulla quale oggi tuttavia è possibile fare i conti, perché su impulso del numero uno di Rfi sono stati coordinati i tempi sulle grandi opere genovesi: non solo i retroporti, ma soprattutto l'allungamento dei binari nei parchi ferroviari all'interno del porto, e il loro raccordo al Terzo valico. —

AL. QU.

© BY NC ND AL CUN D R I T T I R I S E R V A T I

Cdp, sì a Gorno Tempini

Le fondazioni bancarie hanno raggiunto il consenso: sarà Giovanni Gorno Tempini a sostituire Massimo Tononi alla presidenza della Cdp.



Fca investe sulle batterie

Fca realizzerà a Torino un centro di assemblaggio di batterie. Il progetto prenderà il via nel comprensorio di Mirafiori nella prima parte del 2020.



Temasek vuole Keppel

La società d'investimenti statale di Singapore Temasek Holdings pianifica l'acquisizione del 51% del conglomerato locale Keppel. Sul piatto 3 miliardi di dollari.



GIUSEPPE BONO
 AMMINISTRATORE DELEGATO
 GRUPPO FINCANTIERI

«In questo momento ci servirebbe come il pane che il cantiere di Sestri Ponente avesse la possibilità di ospitare la costruzione di navi da crociera di grandi dimensioni. Tutto questo non è possibile perché non si è fatto ancora nulla: eppure sono anni che parliamo del ribaltamento»

GIUSEPPE BONO. L'ad del gruppo navalmeccanico chiude all'unione: «Non creerebbe valore» E sulla fusione con Stx: «Siamo stufi di attendere la pronuncia dell'Antitrust, serve più rispetto»

«Fincantieri e Leonardo? È meglio tenerle separate»

L'INTERVISTA

Matteo Dell'Antico

Soddisfatto della crescita del gruppo, se non fosse per quella mancanza di nuovi spazi che non permette a Fincantieri di «fare più lavoro». Giuseppe Bono, ad del colosso italiano della navalmeccanica, a margine di un incontro organizzato dal Rotary Club Genova, traccia quelle che sono le priorità per la crescita del gruppo e chiude in maniera netta a una possibile fusione con la Leonardo. Spinge per un via libera da parte dell'Europa sull'operazione con i francesi di Stx mentre sullo sviluppo degli stabilimenti italiani chiede maggiore chiarezza da parte del governo sul fronte investimenti.

Fincantieri e Leonardo devono restare separate o si può pensare e progettare un'alleanza, come vuole una parte della politica?

«Penso che ognuno debba andare per conto suo. Per quale motivo? Semplicemente perché un'operazione di questo tipo non porterebbe alcun valore aggiunto. Noi di Fincantieri facciamo navi da crociera e unità militari, loro operano nel settore dell'aerospazio. Discorso differente sono i progetti di collaborazione che portiamo avanti da tempo e che mi

auguro possano andare avanti e continuare a crescere, ma in questo caso parliamo di normale collaborazione».

Sull'operazione con i francesi di Stx, che interessa il settore delle crociere, manca ancora il via libera dell'Antitrust europea. Siete preoccupati, considerando che aspettate una risposta da dieci mesi?

«Noi capiamo e rispettiamo tutto. Ma come cittadini europei e come industria europea pretendiamo che ci sia un'attenzione maggiore nei confronti del mondo produttivo. I progetti industriali hanno delle scadenze, siamo stufi di attendere».

A che ritmi procede, invece, il dossier Naval Group che prevede un accordo, sempre con i francesi, questa volta nel comparto militare?

«Stiamo andando avanti molto bene, fortunatamente in questo caso abbiamo un'incombenza in meno visto che non dobbiamo attendere un via libera da parte dell'Autorità europea della concorrenza. Qui siamo decisamente avanti».

Lo scorso luglio lei ha lanciato un appello dicendo che Fincantieri, in Italia, non trova seimila addetti fra saldatori e carpentieri. Li avete trovati?

«Purtroppo no, almeno non ancora. Speriamo di poterli trovare presto, ci stiamo muo-

vendo in questo senso per reperire lavoratori».

A Fincantieri le commesse non mancano e in Italia il vostro gruppo avrebbe bisogno di nuovi spazi per costruire navi da crociera. Come state resolvendo questo problema visto che i vostri stabilimenti sono ormai saturi di ordini?

«Abbiamo molto lavoro, siamo richiesti in tutto il mondo, per la mancanza di aree ci stiamo attrezzando. In Romania, ad esempio, abbiamo convertito al mercato delle crociere uno stabilimento che operava nel settore offshore. Abbiamo cercato di fare del nostro meglio per trovare una soluzione e ci siamo riusciti con quello che abbiamo a disposizione».

Avete perso la speranza di poter sviluppare i vostri stabilimenti in Italia?

«Facciamo un esempio: in questo momento ci servirebbe come il pane che il cantiere genovese di Sestri Ponente avesse la possibilità di ospitare la costruzione di navi da crociera di grandi dimensioni. Tutto questo non è possibile perché non si è fatto ancora nulla: sono anni che si parla di avviare i lavori per il cosiddetto ribaltamento del cantiere a mare, un'opera che garantirebbe più spazi a disposizione dello stabilimento e di conseguenza darebbe anche più lavoro».

Il ribaltamento a mare dello stabilimento di Genova do-

vrebbe costare circa 700 milioni di euro. Ma i soldi da parte del governo non sono ancora stati messi a disposizione. Ha perso le speranze?

«Non lo so. Quello che posso dire è che il Paese deve decidere quello che vuole fare. Fincantieri presenta i suoi progetti e noi finanziamo quello che possiamo, ma poi ci sono delle cose che devono essere finanziate dallo Stato. Se non arriveranno questi fondi, il ribaltamento a mare non si farà».

Investire nella vostra industria significa aumentare i posti di lavoro. Il caso Monfalcone ne è la prova.

«Entro il 2021 saranno assunti sul territorio, e in particolare a Monfalcone, circa duemila operai. E Fincantieri oggi paga un operaio medio già più del 20% della media nazionale dei metalmeccanici».

Fincantieri opera anche nel campo delle riparazioni navali. Da tempo avete manifestato il vostro interesse per i bacini di carenaggio del porto di Genova. Ci sono sviluppi?

«Se dobbiamo essere presenti lo faremo, ma serve fare in fretta. In ogni caso, il mercato delle riparazioni navali, per quanto importante, non è paragonabile a livello di business e di volumi a quello della costruzione di nuove navi passeggeri».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LAVORATORI E OPERATORI A CONFRONTO AL FORUM DI CONFCOMMERCIO

«Meno camalli e più ingegneri» A Cernobbio il futuro delle banchine

Alberto Quarati

INVIATO A CERNOBBIO (COMO)

Più presenza sul tema del lavoro. Lo chiede al Forum Confratrasporto di Cernobbio Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica, invitato a parlare, nella sessione moderata dal direttore del *Secolo XIX*, Luca Ubaldeschi, di automazione in banchina: «Oggi dice il console - sarebbe utile aprire un tavolo sull'Organico porto, dove l'Adsp potesse svolgere un ruolo di indirizzo e mediazione con le imprese». Lo strumento richiamato da Benvenuti era contenuto nella riforma Delrio: avrebbe dovuto stabilire il fabbisogno di manodopera nel lungo perio-

do per singola Autorità di sistema portuale sulla base dei piani industriali dei terminalisti. A Genova, come altrove, l'Organico porto è più una fotografia dell'esistente, una realtà in cui tra l'altro convivono due organizzazioni del lavoro radicalmente differenti, quella del capoluogo ligure e quella di Savona, dove per antichi accordi con il gruppo Grimaldi è prevista la pratica dell'autoproduzione (marittimi che fanno una parte del lavoro dei camalli) osteggiatissima a Genova e in genere nei porti più grandi. «La situazione da noi è questa: se il Vte installa dei nuovi mezzi, io devo formare alla svelta delle persone che li sappiano usare. Oggi siamo così - conclude Benvenuti - poi



Il console Antonio Benvenuti

se un domani, come dice Luigi Merlo, in porto ci dovranno essere più ingegneri e meno camalli, più flessibilità del joystick per lavorare da remoto e meno di braccia in banchina, va bene: siamo un servizio di

interesse economico generale. Ma per arrivarci serve un'Autorità portuale che controlli e regoli l'attività, che oggi manca».

«I porti italiani saranno soggetti a una parziale automazione - commenta Merlo, presidente di Federlogistica - ma gli scali del futuro avranno più ingegneri e meno camalli. Saranno porti digitali, con molti servizi aggiuntivi anche dal punto di vista del monitoraggio, e meno operatività manuale. Ma le persone che oggi lavorano devono essere accompagnate da un percorso di certezza e di modifica della loro capacità professionale e per questo, tenuto conto che si tratta di lavori usuranti, il nuovo contratto dovrebbe recepi-

re questi elementi per poter individuare soluzioni».

Ma mentre nel mondo le comunità portuali si pongono il problema della rapporto con le nuove tecnologie, i porti italiani perdono ancora terreno, come emerge dallo studio dell'Isfort presentato a Cernobbio: tra 2008 e 2018 gli scali della Penisola hanno ridotto (-2%) la loro quota di mercato a vantaggio degli scali del Nord Europa, a differenza degli altri porti mediterranei, che hanno guadagnato il 7%. Se l'Italia fosse cresciuta come la Spagna (+5%), secondo la Confratrasporto si sarebbero generati «circa 7.600 posti di lavoro».

In tema di lavoro, Fabrizio Palenzona, torna sulle «camarille» genovesi. «Quelle cui mi riferivo - dice il presidente di Confratrasporto - non riguardano assolutamente i portuali. No, mi riferivo più a spedizionieri, aziende...». Palenzona lunedì al Forum non era stato tenuto nei confronti del porto di Genova, mettendo nel mirino la produttività dello scalo. Il mondo di Confcommercio

per la parte marittima riflette molti degli interessi in Italia dell'armatore Gianluigi Apon-te: ciò induce molti nell'ambiente a pensare che anche questo intervento rientri nella dialettica, in questi giorni piuttosto tesa, tra l'Autorità di sistema portuale e il gruppo Msc, che all'Adsp ha chiesto chiarimenti sull'operazione di acquisto da parte di Psa delle quote dei fondi in Gip, ponendo così i due principali terminali genovesi sotto il controllo del governo di Singapore - cioè l'azionista di Psa, che tra l'altro alla fine dello scorso anno aveva anche condotto sondaggi sul possibile acquisto di un'area retroportuale nell'Allessandrino, collocandosi potenzialmente da una parte e dell'altra del Terzo valico.

«In ogni caso, a quanto mi risulta non ci sono azioni legali in corso - dice Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori - Msc, scrivendo al presidente dell'Adsp, Paolo Emilio Signorini, si è limitata a chiedere di un'operazione che è stata condotta in un porto dove è il principale cliente».

MANOVRA: ASSARMATORI CONTRARIA A TAGLIO SUSSIDI DEI MARITTIMI

21/10/2019 17:55

CERNOBBIO (MF-DJ)--"Oltre ai dazi derivanti dalle guerre commerciali, ci sono altri dazi occulti, molto pesanti che paghiamo senza ragione, o meglio a causa di una volonta' autolesionistica della politica". Lo ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo al Forum di Confrtrasporto-Confcommercio in corso a Cernobbio. Messina fa riferimento, tra gli altri, alla sforbiciata ai sussidi sul costo del lavoro dei marittimi italiani, che potrebbe essere inserita nella prossima Legge di Bilancio. Ad essere a rischio e' una misura adottata vent'anni, fa al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione. "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green", ha detto Messina, "si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realta' da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni. Negli ultimi anni, per effetto della convenzione internazionale Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) adottata in sede Imo il numero di incidenti di pollution in ambito navale si e' drammaticamente ridotto e sempre per effetto di queste regole l'industria dello shipping e' attualmente impegnata in uno sforzo enorme che vedra' ridurre di ben 7 volte in un unico step la quantita' di zolfo contenuto nei combustibili: dal 1 Gennaio 2020, infatti, il massimo tenore di zolfo ammesso nei fuel navali passera' dal 3,5% allo 0,5%". "I costi per questo passaggio sono ingentissimi e sono integralmente sostenuti dall'armamento, ma non protestiamo per questo", ha aggiunto Messina, "visto che l'ambiente viene prima di tutto. Semmai non capiamo perche' in Italia sia praticamente impossibile usare come carburante il Gas naturale liquefatto, che e' ancora una fonte fossile, ma decisamente molto, molto meno inquinante. In Italia c'e' il gas, ci sono i depositi, ci sono i bunker nei porti o ci sono i soldi per costruirli, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti. Le stanno elaborando due differenti tavoli tecnici insediati da due ministeri diversi, che peraltro tra loro non dialogano. E anche questo e' un dazio pesante da pagare", ha concluso. fch (fine) MF-DJ NEWS

Assarmatori: taglio sussidi ai marittimi sarebbe dazio occulto

Rar

Askaneews21 ottobre 2019

Cernobbio (Co), 21 ott. (askanews) - "Oltre ai dazi derivanti dalle guerre commerciali, ci sono altri dazi occulti, molto pesanti che paghiamo senza ragione, o meglio a causa di una volontà autolesionistica della politica". Lo ha sottolineato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, intervenendo al Forum di Confrasperto in corso a Cernobbio, in riferimento alla sforbiciata ai sussidi sul costo del lavoro dei marittimi italiani, che potrebbe essere inserita nella prossima Legge di Bilancio. Ad essere a rischio è una misura adottata vent'anni, fa al pari degli altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana e salvato e rilanciato l'occupazione. "Oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia green", ha detto Messina, "si vorrebbero ridurre quei sussidi, fino a cancellarli per imporre agli armatori una svolta ambientalista che in realtà da tempo sollecitiamo noi alle istituzioni".

"Visto che l'ambiente viene prima di tutto semmai - ha sottolineato Messina - non capiamo perché in Italia sia praticamente impossibile usare come carburante il Gas naturale liquefatto, che è ancora una fonte fossile, ma decisamente molto, molto meno inquinante. In Italia c'è il gas, ci sono i depositi, ci sono i bunker nei porti o ci sono i soldi per costruirli, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti. Le stanno elaborando due differenti tavoli tecnici insediati da due ministeri diversi, che peraltro tra loro non dialogano. E anche questo è un dazio pesante da pagare".

A Cernobbio si dettano le condizioni per lo sviluppo

Al 5° summit annuale sulla logistica di Confcommercio, Messina (Assarmatori), Palenzona (Conftrasporto), Cascetta (RAM), Gentile (RFI) e De Feo (Conateco) esprimono i fabbisogni logistici dei relativi comparti per tornare a far crescere l'Italia



dal nostro inviato

Cernobbio (Como) – Non ci sono alcuni dei grossi calibri della scorsa edizione sul versante shipping – un nome su tutti spicca per la sua assenza vistosa, quello di Gianluigi Aponte – ma soprattutto manca la politica che conta: assente, forse ingiustificata (ma Uggè l'ha scusata), è il nuovo ministro dei trasporti, la piacentina Paola De Micheli, che finora ha accuratamente evitato la maggior parte dei confronti pubblici; si spera solo perché sta lavorando alacremente per entrare nel merito delle tante questioni in agenda...

A dirla tutta, un occhio di attenzione al Forum giunge da Sergio Mattarella: il Presidente della Repubblica ha inviato un telegramma a Palenzona, presidente di Conftrasporto, rivolgendo un saluto ai partecipanti e un encomio all'enfasi sulla sostenibilità ambientale posta nell'edizione di quest'anno del summit lariano.

Ma questa missiva e la sessione interamente dedicata – “Le forze politiche a confronto” – con la ‘quaterna secca’ di deputati membri della IX Commissione Trasporti, presidenza in testa, non paiono avere soddisfatto l'esigenza di interlocuzione espressa dagli operatori.

Malgrado queste assenze politiche, la nuova edizione del Forum Internazionale di Confcommercio-Confrtrasporto ha lasciato sostanziosi 'food for thoughts', sebbene l'aggettivo 'internazionale' sembri invero poco calzante, visto che le situazioni al tappeto sono prettamente tricolori.

Un po' tutte le modalità di trasporto, insieme alle associazioni di categoria, si sono cimentate sui temi portanti della convention: sullo sfondo dello scenario economico internazionale e delle guerre commerciali in atto, i fabbisogni logistici e la digitalizzazione dei controlli, la sostenibilità del trasporto e l'automazione nei porti, tra i principali.

"Siamo già armatori 'verdi', ma non vorremo diventare armatori 'al verde'..." potrebbe essere, ironizzando sul messaggio lanciato, il sottotitolo dell'intervento di Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che ha rimarcato le (presunte) 'vessazioni' subite dalla sua intera categoria, con le navi battenti bandiera italiane a sottostare a controlli sovranazionali pressanti anche oltremisura.

"Il legislatore è già molto attivo, il nostro settore risulta uno dei più regolamentati con gli interventi su tre livelli paralleli di IMO, del ministero competente e dei registri di classificazione. Tutta questa attenzione si può risolvere in interventi scoordinati del legislatore che determinano una penalizzazione sulle compagnie di navigazione italiane. Va sottolineato che ciò non si traduce in beneficio per alcuno perché quel carico che le nostre navi fermate non possono trasportare alla fine viene imbarcato da naviglio di altra bandiera" spiega l'armatore genovese che sottolinea il pregevole "rafforzamento di Confrtrasporto in iniziative per diventare un elemento di sistema a favore del paese al fine di rendere il marittimo un interlocutore istituzionale, nel quadro di un rilancio della posizione italiana nel Mare Nostrum. Si badi bene che l'allargamento del Canale di Suez riguarda tutto il Mediterraneo e i traffici vanno dove meglio si trovano; per catturarli occorrono quegli interventi fondamentali più volte invocati; dragaggi nei porti, connessioni ferroviarie e grandi opere (TAV, Terzo Valico e Gronda) potrebbero bastare per farci cogliere grandi opportunità di business".

Messina indugia anche su forme di tassazione implicite come il taglio ai sussidi sul costo del lavoro dei marittimi italiani, che potrebbe essere inserita nella prossima Legge di Bilancio. "Un autentico autolesionismo! Ciò metterebbe a rischio una misura adottata a fine anni '90, adeguandosi ad altri paesi europei, che ha rilanciato l'armamento nazionale, facendo raddoppiare il numero di navi battenti bandiera italiana, preservando e rilanciando l'occupazione. Ma oggi, in nome di una confusa e maldestra filosofia 'verde', qualcuno vorrebbe limare e infine cancellare tali supporti imponendo agli armatori una svolta ambientalista che, come detto, abbiamo già adottato, come settore, spontaneamente. Lo dimostrano gli sversamenti di sostanze inquinanti in costante riduzione e l'enorme sforzo, molto oneroso, adottato dall'industria dello shipping per ridurre di 7 volte la quantità di emissioni nocive nei combustibili utilizzati. Sono costi ingenti integralmente sostenuti dall'armamento che chiede come mai in Italia sia così difficile usare LNG come carburante alternativo; abbiamo il gas, i depositi, le stazioni nei porti, ma mancano le regole per effettuare i rifornimenti".

Col suo fare accademico, Ennio Cascetta non indugia unicamente sulle autostrade del mare, la cui società di coordinamento RAM Rete Autostrade Mediterranee presiede, ma eleva il discorso a livello superiore, partendo da una metafora calcistica.

"La partita che stiamo giocando è in pareggio ma è tutt'altro che uno 0-0!"

Assistiamo ad un grande fermento commerciale italiano; e se si ravvisa stagnazione come saldo complessivo, una parte del paese è cresciuto a ritmi vertiginosi mentre altri comparti sono fermi.

Il grande assente sono gli investimenti, sia privati sia pubblici. Però vorrei fare notare che la nostra bilancia commerciale è passata da un deficit di 20 miliardi di euro del 2010 a un saldo positivo di 45 miliardi nel 2018”.

Il docente e analista partenopeo esamina i flussi di un commercio tricolore che vale 470 milioni di tonnellate. “L’import proviene dall’Europa al 35%, dal Nord Africa al 10%, e dalla Cina solo al 2%, per un totale di 320 milioni di tonnellate di merci, in gran parte materie prime e semilavorati. L’export logicamente ha un maggior valore: le 150 milioni di tonnellate vanno al 60% in Europa, al 10% in Nord Africa e ancora al 2% in Cina. Ma come si è modificato il quadro trasportistico in questo periodo? Non c’è stata coerenza, si ravvisa un ‘decoupling’ tra PIL e trasporto. La diffusione dell’e-commerce sul trasporto ha avuto un grande impatto che forse ancora non capiamo perfettamente.

La relazione attuale vede il PIL crescere di 3,5 volte più lentamente del trasporto, e noi ce ne rendiamo conto guardandoci intorno; le nostre autostrade sono ormai al 43% impegnate mediamente da camion, in certe direttrici (Brennero e Venezia-Trieste) tale valore sale al 60%.

Dovremmo seguire l’esempio della Svizzera: nella Confederazione Elvetica il 70% delle merci va via ferrovia, e gli svizzeri hanno investito 20 miliardi di euro per costruire nuovi tunnel ferroviari, in più dando a tutto il mondo una lezione in termini di esercizio di democrazia, perché tale politica dei trasporti è stata definita come esito di un referendum popolare. E si badi bene che la domanda di corollario era impegnativa: siete disposti ad aumentarvi le tasse per implementare il progetto Alptransit? E gli elettori elvetici hanno risposto di sì!

Nel mentre in Italia sull’arco alpino il traffico è aumentato di 14,8 volte contro un 2,5 generale internazionale. Per fortuna abbiamo anche le autostrade del mare a salvarci dalla congestione. E poi ci sono 85 miliardi di euro di investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, se si continua con questo trend, la copertura dovrebbe essere garantita”.

Cascetta mette in guardia contro un rischio palese e ricorrente: “Dobbiamo superare la sindrome di Peneleope, che ricorre ad ogni cambio di governo! Si disfa la tela intessuta nottetempo.

Il grosso problema dunque è quello del futuro: è veramente molto incerto, possiamo andare da una moderata ripresa ad una forte recessione...” conclude sibillantemente il luminare napoletano.

Scende in campo con la consueta corpulenza dialettica Fabrizio Palenzona, presidente di Confrtrasporto, che non lesina a seminare accuse per nulla velate, incolpando i genovesi di non darsi da fare a sufficienza nella portualità per giustificare le proprie lamentele. “Se il porto si è fermato è anche a causa dei genovesi, inclini ai piagnistei quando invece dovrebbero lavorare di notte, approfittando delle opportunità dischiuse dalla Dogana, che in questi ultimi anni ha fatto grandi passi in avanti, offrendo la possibilità di operare h24; ma per il porto di Genova lavorare di notte costa troppo” assesta la prima stoccata il ‘padrone di casa’ della convention, prima di affrontare la tematica dei ritardi in Italia sul fronte delle infrastrutture e dello sviluppo della logistica.

“A stoppare ci sono le solite questioni che vanno dalla burocrazia alla schizofrenia governativa sulle grandi opere, ma in fondo sono solo 30 anni che dico le stesse cose. L’Italia è un paese fondato sul lavoro e non

sulla corruzione. Ogni volta che arriva qualcuno di nuovo, caccia quello fatto in passato. Sappiamo già cosa c'è bisogno di fare: dobbiamo pretendere che ci sia un metodo da chi democraticamente è stato chiamato a gestire il paese. Oggi cresciamo meno della media europea, mentre nella tanto vituperata 'prima repubblica' il paese marciava più veloce.

Come rappresentante dei camionisti ribadisco che siamo d'accordo che occorre più ferrovia, per il bene del paese, dunque ben vengano investimenti nei raccordi ferroviari. Noi siamo alleati del ferro, non oppositori; l'ambiente va tutelato, ma sia ben chiaro che inquina meno LNG di ultima generazione che non le auto elettriche, lo conferma uno studio fatto dagli austriaci. Rispettare dunque l'ambiente va bene, ma senza farci prendere per i fondelli!"

L'ingombrante leader associativo predica attenzione massima su determinate scelte strategiche.

"Non possiamo uscire dall'automotive, se lasciamo quel mercato facciamo un danno irreversibile al Paese. In Italia dobbiamo continuare a fabbricare motori diesel, e non ripetere il tragico errore del nucleare, da cui siamo usciti quando eravamo leader in Europa, salvo poi lasciare campo aperto agli altri paesi. Da noi i verdi sono più verdi, o forse più stupidi o corrotti, e noi abbiamo abboccato alle loro false lusinghe come dei tonni!" A sostenere la posizione 'filo-ferro' del gran capo di Confrtrasporto pensa, indirettamente, Maurizio Gentile. L'amministratore delegato di RFI conferma l'impegno verso l'integrazione gomma-ferro, e svela alcune priorità che si sta dando la politica dei trasporti nazionale, come la scelta di Alessandria quale nuovo scalo hub di riferimento.

"Il problema non sono le risorse ma il tempo a disposizione; dal progetto esecutivo di un'opera a bandire una gara in media passano 4 anni. Considerata questa stasi deleteria, venne ideata la legge 'sblocca Italia', applicata a due opere fondamentali, due tratte ferroviarie al Sud di cui fui nominato commissario, sicché queste furono realizzate in soli 10 mesi. Ma tale pratica deve essere figlia di poteri ordinari e non straordinari".

RFI sta lavorando per migliorare l'integrazione, sulle nuove linee ma anche rivedendo un reticolo logistico di porti e interporti. "Quello che limita la crescita del traffico merci è la scarsità di scali intermodali. Verona è uno dei più efficienti, lì abbiamo deciso di realizzare il quarto modulo con binari da 750 metri in anticipo sul nuovo tunnel di base del Brennero, che porterà la capacità da 60 a 175 tracce di treni al giorno (di cui un totale da 90 a 120 treni potrà servirsi come perno proprio del Quadrante Europa) entro il 2027-28.

A Genova essenziale è il potenziamento dei fasci di binari in porto e il collegamento col corridoio Reno-Alpi. Attualmente siamo di fronte ad un quadro disordinato, con tanti progetti a se stanti, il tutto va riunificato e riorganizzato in un unico progetto coordinato.

Faremo binari da 750 metri a Voltri-Prà e al Campasso, oltre ad alcuni terminal portuali (ma non è possibile in tutti, per esempio la Rugna, il fascio di riferimento di Calata Bettolo è limitato) e anche presso Fuorimuro". E poi una risposta indiretta ad una delle tante provocazioni di Palenzona.

"Non stiamo trascurando la sua città di fatto stiamo pensando ad Alessandria, che può essere la vera banchina lunga di Genova, visto che è inserita su un ramo a ridosso del Corridoio Mediterraneo 5, dunque raccordabile con una breve deviazione. Lì si può realizzare la movimentazione che è impedita, per ragioni di spazio e tempo, sulla banchina del porto ligure, con delle navette dedicate. Ad Alessandria si può fare handling di merci senza bisogno di fare manovre spurie, utilizzando il sistema Duss tedesco, un modello

nuovo mai adoperato in Italia i cui costi iniziali forse saranno alti, ma con un ritorno nel periodo più lungo, meglio se supportato da incentivi tipo ferrobonus” spiega Gentile che introduce una nuova visione del concetto di ‘ultimo miglio’, con convogli lunghi ma ‘brevi’ (in quanto a percorrenza). “Stiamo perseguendo modelli di investimenti con concetti di ultimo miglio non superiori a 50 km, ed Alessandria è proprio uno di questo tipo. Secondo noi un treno da 750 metri (che trasporta 82 TEUs, equivalenti a 40 trailer) è competitivo anche sui soli 200 km, senza arrivare ai canonici 400 km della teoria invalsa sinora”.

Il numero uno della rete ferroviaria italiana coglie al balzo la palla sulla delicata questione dei traffici transfrontalieri.

“I valichi alpini sono quelli e ce li dobbiamo fare bastare. Quando avremo completato il traforo, quello del Brennero con 64 km sarà il più lungo al mondo e parte di un sistema di 270 km (di cui 120 già scavati). La Torino-Lione, come noto, dopo qualche riflessione sembra ormai destinata a partire. Altri non ne immagino... Comunque al 2021 col completamento del Monte Ceneri avremo realizzato il sistema congiunto Svizzera-Lombardia, superando una certa riluttanza dei comuni, che non vogliono scali ferroviari merci. Così tra due anni faremo 11 milioni di treni km in più con modulo da 750 metri e 2 milioni di treni in più come sagoma adeguata agli standard maggiori; al 2023 le due cifre saliranno rispettivamente a 18 milioni e a 9 milioni, al 2026 i valori saranno 39 e 20 milioni.

In sostanza avremo 5 miliardi di treni km nel 2026, da 60 a 140 treni al giorno in una decina di scali (Genova incluso)” conclude Gentile.

E se Luciano Guerrieri, ex presidente dell’Autorità Portuale di Piombino, ‘rigenerato’ quale Vicepresidente di Federlogistica, si è dilungato sul male atavico dei dragaggi, l’operatore privato Bruno Pisano, doganalista spezzino presidente di Assocad, ha illustrato l’attività dei centri nazionali di assistenza doganale alla spedizione di merci.

Dal suo canto Pasquale Legora De Feo non ha voluto tradire la sua fama di voce fuori dal coro.

L’amministratore delegato di Conateco Napoli ha accusato la “mancanza completa di una cultura dei trasporti da oltre 20 anni, con una classe dirigente (non solo politica) che ancora non lo ha capito.

Non possiamo continuare a discutere di allargamento di Suez e altri macro-fenomeni quando da noi abbiamo commistione di competenze: 15 Autorità di Sistema Portuale di cui 8 sostanzialmente rimosse da autorità giudiziaria vorranno pur dire qualcosa, e intanto le compagnie uniche si fanno saldare il passivo dai terminalisti, che pagano senza battere ciglio. Con la riforma Delrio abbiamo introdotto delle AdSP che si muovono in un sistema ingessato!

Prendiamo esempio dal Nord Europa dove una sola autorità coordina il tutto; ma da noi ciò non è possibile semplicemente perché manca un decreto attuativo...

Siamo sempre lì daccapo; la parte datoriale continua a subire e il sistema Paese risulta non competitivo col Northern Range, ma questa è forse l’ultima occasione; alla vigilia di quello che è il nuovo scenario geopolitico mondiale dobbiamo farlo. Oggi occorre una sorta di riflessione dei sistemi confederali, tutti insieme; dovremmo essere più coraggiosi a dettare noi le regole ai politici e non viceversa” è la schietta conclusione del manager del maggiore terminal container dello scalo di Napoli, prima di lasciare il campo in chiusura alla attesa tenzone politica tra forze al governo e forze all’opposizione nel panel tutto Commissione

IX Trasporti della Camera dei Deputati, incarnato da Raffaella Paita (PD) versus Giorgio Mulè (FI), sotto l'occhio discreto dell'arbitro di circostanza, il presidente di Commissione Alessandro Morelli (Lega).

Angelo Scorza

Nuovo summit sul lago per Assarmatori

A Villa d'Este c'era il vertice dell'associazione di categoria – dal Presidente Stefano Messina al Direttore Generale Alberto Rossi, e la new entry Antonio Satta, ex vicedirettore di MF-Milano Finanza, da pochi giorni ufficializzato come nuovo responsabile Relazioni Esterne, Centro Studi e Comunicazione – per il consueto summit di Assarmatori in riva al lago di Como.

Come già in passato, la seconda (in ordine cronologico) federazione di imprese di navigazione italiane (e non solo) ha approfittato del forum internazionale di Confcommercio-Conftrasporto a Cernobbio per una riunione del Board.

Tra i presenti alla riunione associativa, oltre ai citati vertici, Stefano Beduschi (Italia Marittima), Alessandro Onorato (Moby), Matteo Catani (GNV), Gaudenzio Bonaldo Gregori (Pillarstone) e Antonello Romeo (Nova Marine Carriers).

A.S.

Le 9 proposte di Confcommercio-Conftrasporto

A margine della conferenza, Confcommercio-Conftrasporto ha diffuso uno studio indicando una serie di 9 proposte per il rilancio dell'economia nazionale:

- 1 • Rivedere la normativa (Codice appalti) e semplificare le procedure per lo sblocco dei cantieri Da “Connettere l'Italia” a “Italia (finalmente) connessa”;
- 2 • Promuovere la sostenibilità in tutte le sue dimensioni: ambientale, economica, sociale. Dal catalogo dei sussidi dannosi per l'ambiente al catalogo dei sussidi dannosi per la sostenibilità;
- 3 • Migliorare l'accessibilità della barriera alpina completando gli interventi di potenziamento delle infrastrutture di attraversamento, e contrastando ogni politica di contingentamento unilaterale dei transiti su gomma (attuale caso Brennero).
- 4 • Sviluppare l'intermodalità attraverso incentivi, di facile implementazione, che promuovano la scelta della via del mare e di quella ferrata da parte degli autotrasportatori;

- 5 • Premiare i veicoli meno inquinanti rivedendo le regole di circolazione e dei sussidi per l'autotrasporto; istituire un fondo nazionale per incentivare il rinnovo del parco circolante dei veicoli merci più inquinanti con mezzi più puliti e avanzati tecnologicamente, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica;
- 6 • Garantire una transizione energetica sostenibile sotto tutti i punti di vista, attraverso l'utilizzo di più fonti energetiche. In particolare, il settore dei trasporti, sia marittimi che terrestri, necessita di un mix attento e bilanciato di combustibili per la transizione come GPL, GNL, biocarburanti e biometano adeguato a favorire le politiche climatiche e a procedere verso un mercato energetico che tenda sempre più alla riduzione delle emissioni;
- 7 • Sviluppare l'infrastruttura per i combustibili alternativi, per centrare gli obiettivi di diffusione fissati dalla Direttiva DAFI e rendere la mobilità sostenibile una reale opportunità, a cominciare dall'utilizzo del GNL nel trasporto marittimo e su gomma. Snellire i procedimenti di autorizzazione degli impianti di logistica energetica, con un quadro omogeneo sul territorio e ispirato a criteri di semplificazione e chiarezza;
- 8 • Contrastare ogni forma di concorrenza sleale e dumping sociale nell'autotrasporto a livello europeo, sostenendo le indicazioni della Road Alliance;
- 9 • Rifiutare il regime dei benefici contributivi per i marittimi imbarcati sulle navi che collegano le isole minori, per favorire l'occupazione dei lavoratori nazionali.

STAR Comunicazione in Movimento Sagi

Via P. Lucchini 1/4D

CH - 6900 Lugano

Mobile +41 78 6433362

www.starcomunicazione.com