

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

EDIZIONE N. 4
LUGLIO 2021

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



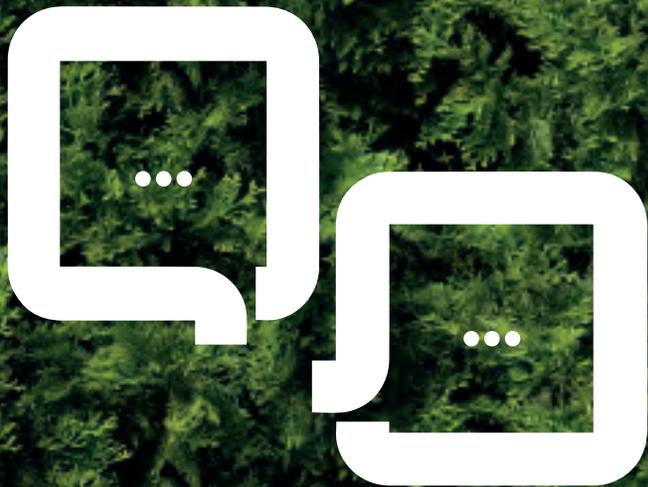
DIRETTORE RESPONSABILE

VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



+ spazi verdi
- 70.000 mq di aree
dismesse



Dove prima c'era una cava dismessa, Consorzio ZAI ha visto un'opportunità per Verona: nasce così il Parco Urbano dell'Interporto Quadrante Europa, polmone verde della IV^a Circoscrizione. 70.000 mq di verde al servizio della città, che nei prossimi anni raggiungerà l'ampiezza di 100.000 metri quadri.

www.quadranteeuropa.it

A

L

I

S

RENATO ROFFI

PREMESSA

Fatti, non parole.

Sembra il classico topos, ma come altrimenti descrivere la concreta realtà dei dati – tutti rigorosamente verificati – emersi nel convegno organizzato a Sorrento da Alis Italia in movimento all’inizio di Luglio?

Oltre 15 milioni di camion con 125 milioni di tonnellate di merci sottratti alla strada e trasferiti sulle direttrici intermodali ferroviarie e marittime d’Europa hanno determinato un abbattimento delle emissioni pari a quasi 4,5 milioni di tonnellate di micidiale Co2 e hanno consentito di risparmiare in un anno almeno 2 miliardi soltanto in costi di esternalità. Per avere un’idea della dimensione del fenomeno, basterà notare che la scelta dell’intermodalità marittima e ferroviaria su un tragitto medio di 800 chilometri ha prodotto un risparmio di circa 1,7 miliardi.

Fatti, dunque (e che fatti!), non parole.

La tre giorni incentrata sul tema del trasporto e della logistica svoltasi a Sorrento nel primo fine settimana di Luglio, non si è consumata in una autoreferenziale celebrazione di Alis né, tanto meno, in una sterile autocommiserazione per le inevitabili perdite di fatturato che le imprese associate hanno dovuto registrare per il rarefarsi dei volumi di carico dovuto alla pandemia. Gli imprenditori di Alis, evitando pragmaticamente le solite (e giuste) rimostranze verso le pastoie burocratiche e un regime fiscale troppo oppressivo, hanno sottolineato di avere lavorato in perdita ricordando, pur senza alcuna enfasi, il loro senso di civile responsabilità nell’essersi comunque prodigati, non soltanto nella normale attività di ordinario rifornimento delle merci più essenziali, ma anche nell’assicurare con la massima efficienza il vitale approvvigionamento di farmaci e strumenti ospedalieri agli apparati della rete sanitari nazionale.

L’Italia degli imprenditori “veri”, l’Italia del trasporto e della logistica di cui Alis è orgogliosamente la manifestazione più rappresentativa, non si è risparmiata, ma ha, se mai, confermato che il Paese può contare sulle forze migliori del proprio capitale umano, inteso, nel senso più nobile

dell'espressione.

Le aziende che compongono Alis, anche nei frangenti più critici attraversati in quest'ultimo anno e mezzo, hanno dimostrato di essere capaci di non limitare la propria azione al contenimento delle perdite e al pur essenziale salvataggio dei posti di lavoro e hanno mostrato di credere incrollabilmente nella necessità di investire nella crescita con l'obiettivo lungimirante di uno sviluppo sempre più sostenibile del trasporto in chiave intermodale.

Le 1600 aziende associate ad Alis, con i loro quasi 200 mila addetti, rappresentano un motivo di orgoglio e un indiscutibile esempio per il mondo produttivo nazionale ed internazionale. Solo nella specifica ed essenziale attività di garanzia della continuità territoriale esse hanno consentito al governo un risparmio annuo di qualcosa come 45 milioni che l'associazione ha proposto di destinare all'erogazione di contributi agli autotrasportatori, alle forze dell'ordine instancabilmente impiegate, agli operatori sanitari, ai cittadini e alle imprese sarde maggiormente colpite dagli effetti della pandemia e a tutti coloro che hanno incontrato ed incontrano difficoltà nello spostarsi da e verso la Sardegna per ragioni di necessità, non solo lavorative.

La tre giorni di Sorrento ha celebrato (non autocelebrato) il giusto sentimento di orgoglio di chi ha continuato in silenzio a dare il meglio anche nel momento più

critico che l'Italia ha attraversato dalla fine della guerra ad oggi ed è proprio da Sorrento che gli imprenditori di Alis hanno indirizzato al governo centrale un caldo invito ad agire in sintonia con quanto avviene in molta parte del resto d'Europa incrementando, anziché diminuire, il ricorso a misure finanziarie destinate a provvidenze come il Ferrobonus e il Marebonus e sostenendo la crescita delle imprese che il presidente dell'associazione, Guido Grimaldi, nella sua allocuzione introduttiva, ha definito "i nostri campioni nazionali".

Le aziende aderenti ad Alis, come sempre, faranno la propria parte continuando ad investire in econavi ibride di ultima generazione, in mezzi terrestri Euro 6 con alimentazione diesel -Lng, in impianti di produzione e distribuzione di biometano e nell'adozione di treni a trazione ibrido elettrica, oltre che nell'ammodernamento del sistema ferroviario esistente.

Un'attenzione particolare e del tutto doverosa è stata, infine, rivolta dai convegnisti all'imprescindibile esigenza di adeguare il volume degli interventi dedicati allo sviluppo del Mezzogiorno, cui, pure, il Pnrr destina circa un 45% delle risorse stanziare in infrastrutture.

Sarà, infatti, del tutto velleitario, se non addirittura impossibile, parlare seriamente di ripresa della nostra economia senza un effettivo e decisivo piano di interventi concreti ed urgenti in favore delle nostre aree meridionali più depresse.



Fatti, non parole.
Uno slogan da sfruttare?
magari affiancato alla parola
Alis da qualche parte

SOMMARIO

RELAZIONE DI APERTURA **07**
Guido Grimaldi

POTENZIARE LE
INFRASTRUTTURE DEI PORTI **15**

DA SORRENTO, UN
MESSAGGIO DI RIPARTENZA **19**

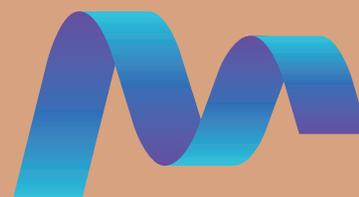
I PORTI:
LA SFIDA DELLE SFIDE **23**

PRIORITA' ASSOPORTI
PLANET, PEOPLE, PROFIT **26**

PNRR E BUROCRAZIA **28**

IL MERCATO DELLE
AUTOVETTURE **31**

TARANTO AL CENTRO DELLA
TRANSIZIONE ECOLOGICA **33**



REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA

Barbara Bargagna



LA TRE GIORNI DI ALIS

INTERVENTO DEL PRESIDENTE

Guido Grimaldi

LA RIVOLUZIONE DEL TRASPORTO SIAMO NOI



Guido Grimaldi, presidente di Alis, ha aperto i lavori del convegno (tre giornate di lavori) svoltosi a Sorrento. Di fronte a una numerosissima platea di imprenditori intervenuti da ogni parte d'Italia, il presidente, dopo i ringraziamenti di rito ha presentato l'evento sul tema **"TRASPORTI LOGISTICA SOSTENIBILITÀ – Green e blue economy per la ripartenza"**.

"La Tre Giorni di Alis" è un momento importante e unico non solo per il nostro settore ma, lasciatemelo dire, per l'intero sistema produttivo nazionale.

Oggi è una vera gioia poter condividere insieme la straordinaria crescita della nostra Associazione di imprenditori che come tutti ben sanno **confedera imprese che rappresentano le varie modalità e i vari segmenti che compongono tutti gli anelli della catena del trasporto e della logistica**, aggregando **oltre 1.600 realtà ed oltre 32 mld di euro di fatturato aggregato**.

Non mi stancherò mai di ricordare che i **veri eroi** di questa terribile pandemia sono stati proprio gli operatori del popolo del trasporto e della logistica insieme a tutto il personale medico e sanitario, ai quali va il nostro **sentito e sincero grazie**.

Lavoratori instancabili, silenziosi, coraggiosi, che hanno svolto un ruolo essenziale, affrontando ogni giorno difficoltà e rischi sanitari elevati per garantire **la continuità socio-economica, la stabilità dei cicli produttivi, la consegna di beni di prima necessità**, dai prodotti alimentari, ai farmaci ed apparati sanitari in tutte le nostre città colpite dall'emergenza sanitaria, permettendo così al nostro Paese di non fermarsi mai.

La nostra Associazione, anche attraverso occasioni come questa Tre Giorni di Alis, ha ritenuto doveroso **dar voce proprio agli uomini e alle donne del nostro settore**: dagli imprenditori del trasporto e della logistica, ai marittimi imbarcati sulle navi che solcano i nostri mari, agli autisti che percorrono centinaia di chilometri sui loro camion, ai macchinisti e lavoratori del mondo

ferroviario, agli addetti alla logistica, agli operatori portuali ed interportuali tutti costantemente in prima linea per il prezioso e necessario quanto fondamentale lavoro svolto.

Sono oggi **196.000 gli uomini e le donne che Alis rappresenta** e sono proprio loro **la vera forza ed essenza** della nostra associazione.

E' proprio da loro, ha continuato il presidente, che intendiamo ripartire già da qui a Sorrento, ed è per loro che intendiamo continuare a promuovere i nostri progetti, a presentare le nostre istanze e le nostre proposte alle Istituzioni, con continuo e rinnovato slancio verso traguardi sempre più ambiziosi in termini di **eco-sostenibilità, competitività, sicurezza ed efficienza** del nostro sistema di trasporto e logistica.

La presenza del **Capo di Stato Maggiore della Difesa Gen. Enzo Vecciarelli** mi riempie di orgoglio in quanto sigleremo un'importante **Lettera di Intenti tra Alis e il ministero della Difesa** che pone le basi per sviluppare nuova occupazione per i **militari volontari congedati senza demerito**, che hanno maturato specifiche competenze professionali durante gli anni di servizio, offrendo loro **concrete opportunità di lavoro** nel settore del trasporto e della logistica.

Da oggi saremo qui per parlare e discutere, insieme a tutti i nostri illustri ospiti, di **ripartenza e ripresa per coloro che purtroppo si sono fermati, e di Trasporto e Logistica per quelli che con grande senso del dovere non si sono mai fermati, grazie anche, e so-**



prattutto, allo sviluppo della **green e blue economy** che abbiamo posto al centro della nostra agenda associativa fin dalla costituzione di Alis e che, come abbiamo visto anche dalla presentazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, è al centro dell'agenda governativa, non solo italiana, ma anche europea e mondiale.

L'Italia ha già avviato un percorso di rinascita sociale ed economica, grazie in primo luogo ad un serio e concreto piano di vaccinazione messo in campo dall'esperienza del Commissario Figliuolo e dal pragmatismo del nuovo Esecutivo. In questo clima di rinnovata fiducia e speranza, si registra così **un primo aumento del Pil stimato tra il 4% e il 5% nel secondo semestre**. Inoltre, proprio qualche giorno fa il Presidente del Consiglio Mario Draghi ha evidenziando che **nel 2026, l'anno di conclusione del Piano, il Pil probabilmente sarà più alto di 3,6 punti percentuali e l'occupazione di 3,2 punti**.

Per supportare il nostro Governo sulle linee di azione dei progetti del Piano e per rappresentare le necessità e le istanze del nostro settore, **Alis sta partecipando ad Audizioni parlamentari e a tavoli di lavoro ministeriali, come la Consulta istituita dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili** per l'elaborazione di proposte concrete per il nostro settore. In un dialogo sempre più intenso con il Governo, la nostra associazione intende infatti:

1. valorizzare il **grande lavoro svolto del popolo del trasporto,**

2. la competitività delle **nostre imprese nel mercato globale,**
3. la **ripartenza dei settori produttivi maggiormente colpiti dalla crisi.**

Come fatto finora, **continueremo ad incoraggiare il confronto tra pubblico e privato ed incontri con le Istituzioni** per sensibilizzare il nostro Governo su temi per noi di massima importanza.

Siamo felici che l'appello di Alis riferito **al riconoscimento tra le categorie prioritarie della campagna vaccinale dei tanti lavoratori che operano nei trasporti** sia stato accolto nel documento tecnico-operativo per le vaccinazioni anti-Covid elaborato dall'Inail. E proprio pochi giorni fa, **grazie all'impegno e alla sensibilità della Regione Campania**, sono stati dedicati degli hub al fine di vaccinare i **nostri marittimi**.

Abbiamo più volte sottolineato come il **trasporto e la logistica** siano stati, e tuttora lo sono, essenziali sia per il traffico merci che per quello passeggeri, anche per altri settori produttivi, come ad esempio il turismo, che rappresenta da sempre uno dei motori della nostra economia e che prima della pandemia valeva ben il **13% del Pil e contava 1,3 milioni di occupati**, e nel quale **pur troppo, circa 350.000 posti di lavoro sono andati persi nell'ultimo anno**. Ahimè, però, ancora una volta **le nostre aziende che svolgono servizi di trasporto connessi al turismo non hanno ricevuto alcun ristoro**.

Abbiamo accolto con **grande or-**

“

le nostre aziende che svolgono servizi di trasporto connessi al turismo non hanno ricevuto alcun ristoro.

goglio e senso patriottico i riconoscimenti ricevuti dal Papa, dal Presidente del Consiglio e da milioni di italiani che si sono resi conto del ruolo strategico del nostro settore, ma **avremmo auspicato anche un sostegno concreto alle aziende** attraverso l'introduzione di misure necessarie in considerazione dello straordinario lavoro fatto.

Ora però, ha proseguito Guido Grimaldi, grazie alle risorse stanziati nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel Fondo complementare, abbiamo una **grande occasione da non perdere al fine di rilanciare davvero il nostro Paese, come avvenuto nel dopoguerra**. È infatti un intervento epocale, che intende riparare i danni economici e sociali della crisi pandemica ed accompagnare il Paese in un **percorso virtuoso di transizione energetica, ambientale e digitale che diventa sempre più centrale anche per il trasporto e la logistica**, a favore dei quali sono stati stanziati oltre **30 miliardi di euro** per il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria, della sicurezza stradale, dei porti, dell'intermodalità e della logistica integrata.

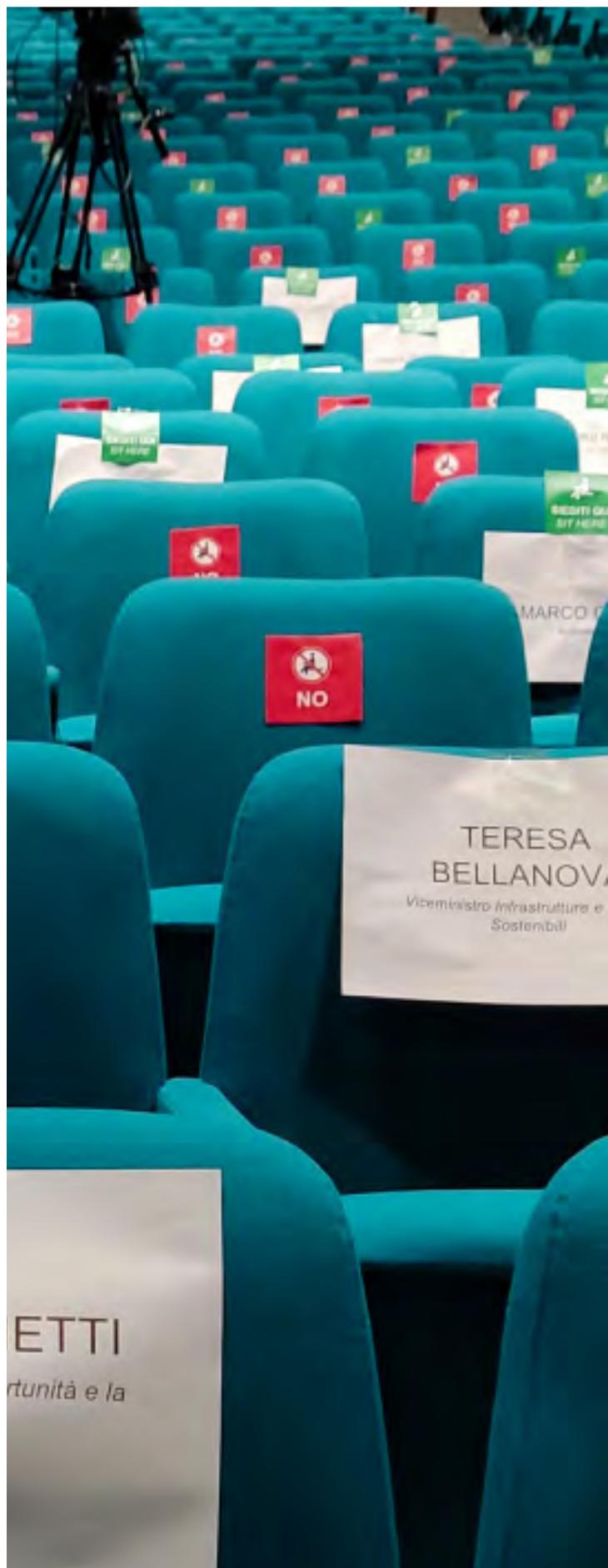
È interessante evidenziare come complessivamente il **27%** del Piano sia dedicato alla **digitalizzazione**, il **40%** al **contrasto al cambiamento climatico**, e più del **10%** alla **coesione sociale**.

Abbiamo ritrovato molte proposte di Alis, nonostante riteniamo che siano **necessari ulteriori interventi a sostegno del trasferimento modale strada-mare e strada-ferro**. In particolare, Alis ha proposto di rendere strutturali le misure incentivanti *Marebonus* e *Ferrobonus*, che rappresentano una vera e propria *best practice* italiana a livello europeo, prevedendone l'aumento delle risorse attraverso uno stanziamento di **100 milioni all'anno per ciascuna misura**.

Un intervento di tale portata permetterebbe così di continuare il **virtuoso percorso di conversione modale** dal tutto strada a mare e ferro, consentendo così di spostare i camion dalle autostrade permettendo: **grandi risparmi di emissioni inquinanti, minore usura per le nostre strade, ma soprattutto meno incidenti e più sicurezza**.

Infatti, attraverso la scelta dell'intermodalità, il nostro *cluster* ha consentito un vantaggio economico in termini di **risparmio di costi pari a circa 2,5 milioni di euro/km**, dato censito dallo studio Alis insieme ad SRM, che vale **2 miliardi di euro di abbattimento del costo di esternalità in un anno**. Inoltre, considerando che in tutta Europa il **parco circolante italiano è secondo per anzianità** solo alla Grecia e ha un'età media di 14 anni, Alis ha proposto l'introduzione di **incentivi** di cui una parte a **fondo perduto**, fino ad un massimo del 30%, per il **rinnovo delle flotte**.

Tali proposte sarebbero necessarie per supportare l'intero settore, nonostante gli associati siano in prima linea con **investimenti ed azioni concrete in sostenibilità**, nell'acquisto e rinnovo di mezzi green, tecnologicamente avanzati e meno inquinanti e nella promozione di carburanti alternativi e energie





Centro Congressi

rinnovabili, ponendo particolare attenzione all'**idrogeno** e all'**ammoniaca**, fondamentali per la transizione energetica.

Nel **trasporto su rotaia**, dove i nostri associati auspicano il miglioramento dell'efficienza, della sicurezza e della qualità della rete ferroviaria, attraverso il completamento dei corridoi Ten-T nonché dei collegamenti alta velocità/alta capacità per passeggeri e merci, sono **notevoli gli investimenti** per l'ammodernamento dei carri merci circolanti e dell'*equipment* per il trasporto combinato, così come all'utilizzo di mezzi a **basso impatto fonico e pertanto meno inquinanti**.

Nel **trasporto marittimo**, invece, un esempio particolarmente virtuoso offerto dal nostro *cluster* è quello rappresentato dalle ECO, **navi Ro-Ro ibride di ultimissima generazione**: 12 unità, di cui 5 già impiegate su linee di collegamento che scalo tutti i giorni i porti italiani, progettate per imbarcare **oltre 520 camion**, garantire **zero emissioni in porto** e superare già oggi i target di sostenibilità prefissati dalle normative internazionali per il 2050. Impegno apprezzato e riconosciuto an-

che da **Rina** per le performance di abbattimento di emissioni di CO₂, che passano dai **6,4 kg di CO₂ per trailer/miglio marino** (con navi costruite nel 1999) agli **0,9 kg di CO₂ per trailer/miglio marino** (con navi di ultima generazione) e che testimonia come noi di Alis abbiamo raggiunto il traguardo straordinario di essere ben **sette volte più sostenibili** rispetto alle navi di precedenti generazioni. Abbiamo quindi raggiunto con ben 30 anni di anticipo i target fissati per il 2050, **ovvero una generazione avanti rispetto a tutti gli altri**.

Tali investimenti risultano ancor più notevoli dallo studio realizzato da Alis insieme a Svimez e SRM di Intesa San Paolo in riferimento all'impatto del Covid-19 sulle aziende del nostro cluster, dove in particolare emerge il dato del **calo di fatturato** registrato nel 2020 dalle nostre aziende che è **pari a circa 2,1 miliardi di euro**.

Come riportato dallo studio, inoltre, il nostro cluster ha consentito di: sottrarre dalle strade italiane ed europee **oltre 5 mln di camion** che partono dall'Italia e proseguono attraverso direttrici intermodali marittime e

ferroviarie in tutta Europa, spostare **125 mln di tonnellate di merci**, favorire un **abbattimento di emissioni di CO₂ pari a oltre 4,4 mln di tonnellate**.

Dati, questi, veramente importanti che testimoniano come, anche durante la fase emergenziale, le **compagnie armatoriali e ferroviarie** associate ad Alis non hanno mai interrotto le loro linee e, nonostante i loro costi siano aumentati, soprattutto per quelle armatoriali, per l'incremento del prezzo del greggio e per l'utilizzo del carburante più costoso, a partire dal 2020, per essere in linea con la regolamentazione Imo. Ciò nonostante, i nostri imprenditori **hanno continuato ad investire in sostenibilità**.

Soprattutto, è emerso che, grazie all'azione degli associati di Alis su un tragitto medio di 800 km l'utilizzo dell'intermodalità ha generato un **risparmio del costo del trasporto in Italia pari a 1,7 mld di euro** grazie all'utilizzo dell'intermodalità marittima e ferroviaria, il che vuol dire che non solo permettiamo alle aziende italiane di **trasportare il nostro made Italy** in tutto il mondo a costi più competitivi **ma di permet-**



tere anche ai nostri cittadini italiani di poter acquistare beni a prezzi inferiori.

Sappiamo quanto sia importante **investire in sostenibilità**, a tutela del nostro pianeta, ispirandoci ad un modello di trasporto - che in alcuni casi abbiamo addirittura anticipato - **sempre più orientato all'azzeramento delle emissioni e alla totale decarbonizzazione**. Ci auguriamo che le preziose risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che arriveranno siano utilizzate con **responsabilità, trasparenza e lungimiranza**, e che l'acceleratore sia premuto su quelle necessarie riforme che possano consentire all'Italia non solo di superare la crisi generata dalla pandemia ma di tornare a ricoprire un **ruolo primario a livello europeo e mondiale**.

Abbiamo dimostrato di poter rappresentare un esempio virtuoso, grazie all'impegno di tutto il nostro cluster. Lo abbiamo raccontato grazie ad *Alis Channel*, la prima tv associativa del trasporto e della logistica **che, lanciata proprio un anno fa qui a Sorrento, con oltre 500 interviste, talk di approfondimento e TG in onda tutti i giorni**, ci ha fatto raggiungere, in nemmeno un anno, **oltre 4 milioni di visualizzazioni**.

Questa televisione del trasporto e della logistica, di cui vi parlo **con grande orgoglio**, oggi è diventato uno strumento utile per l'intero settore, e a tutti i cittadini italiani per capire e comprendere il **ruolo autorevole ed essenziale del nostro comparto, sia durante la pandemia, sia per la vita di tutti i giorni**.

Abbiamo dialogato costantemente con Governo, con le Regioni, le Autorità di Sistema portuale, gli Enti di formazione e di ricerca, gli stakeholders del settore e tutto il cluster per portare all'attenzione **le idee e le proposte di Alis** per rilanciare e potenziare ancora di più il nostro importante comparto.

Abbiamo associato **prestigiose Università e centri di ricerca**, a dimostrazione di quanto la nostra associazione sia sempre più impegnata in attività di studio e formazione, e di quanto sia importante per noi favorire **l'integrazione e l'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro**. Il momento storico che stiamo vivendo rappresenta una sfida ed un'opportunità sen-



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>

za precedenti che potrà davvero **cambiare, speriamo in meglio, il nostro Paese e il futuro dei nostri figli.**

Pertanto, nel corso di questi nostri incontri a Sorrento avremo inoltre modo di evidenziare quanto per ALIS sia **importante: continuare a fare impresa in Italia, contare quindi su un Governo che promuova il **made in Italy del trasporto e della logistica**, che investa in politiche occupazionali ed in ricerca, che favorisca la creazione di **campioni nazionali** come sta avvenendo già tutta in Europa.** Concludo il mio intervento invitando tutti voi, in questo evento, a riflettere su quanto sia fondamentale: da un lato **accompagnare le decisioni delle nostre Istituzioni, con un'azione imprenditoriale coraggiosa, incisiva e responsabile e, dall'altro avere come solido alleato un**

Governo che investa con concretezza e programmazione le proprie risorse, riconoscendo il valore del lavoro svolto da ALIS per permettere all'Italia di essere sempre più in movimento!

In tal senso, pur apprezzando **la forte attenzione rivolta nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al Sud**, a cui è destinato circa il **45%** delle risorse stanziate per le opere infrastrutturali, **dobbiamo purtroppo constatare che nel 2020 proprio il Mezzogiorno, che rappresenta ben il 34% della popolazione nazionale, ha ricevuto aiuti minori rispetto al centro – nord e sopra tutto in misura meno proporzionale rispetto alla popolazione e al reddito medio pro capite.**

Auspichiamo pertanto che vengano corrette e riviste tali scelte in quanto, **lo sviluppo**

vero del nostro Paese passa necessariamente per quello del Mezzogiorno. Ripenso con gratitudine al ruolo fondamentale svolto dai **nostri lavoratori, uomini e donne valorosi che hanno fatto la differenza durante la pandemia permettendo al nostro Paese di non fermarsi.** E un **grazie sentito** va da parte mia **agli imprenditori del settore per aver creduto sempre nella nostra Associazione, che ha tenuto saldo il timone nella convinzione che "la rivoluzione del trasporto siamo noi".**

È quindi **nostra responsabilità, come ALIS, evidenziare e valorizzare i sacrifici e la forza di un intero popolo del trasporto e della logistica che ha saputo affrontare il passato, interpretare il presente, ed immaginare e rivoluzionare il futuro in chiave Green e Blue.**





Spediporto

spediporto.com

Il popolo dei trasporti ha fatto la differenza

Guido Grimaldi, presidente di Alis ha organizzato il consueto evento annuale a Sorrento.

Preciso e puntuale non si è sottratto ai nostri microfoni.



“Lo spirito dell’associazione, ha esordito il presidente, in questo momento è molto positivo e la presenza di migliaia di persone a Sorrento dimostra che il nostro popolo dei trasporti e della logistica, che ha fatto la differenza, vuole farla in maniera proattiva e con un animo molto determinato.

Ripartiamo da green e blue economy per dare quello slancio necessario e che proviene anche da una serie di studi che abbiamo fatto, che dimostra come Alis abbia sottratto 5 milioni di camion dalle autostrade italiane da linee che partono dal nostro Paese e vanno verso l’estero.

Abbiamo eliminato 5 milioni di tonnellate di merci che viaggiavano via strada e ridotto di 1,7 miliardi il costo dell’autotrasporto.

Un beneficio questo soprattutto per le aziende italiane e per i cittadini che possono comprare beni di prima necessità a prezzi inferiori.

Il numero dei soci Alis cresce sempre più, per questo possiamo parlare di rivoluzione sostenibile, la rivoluzione siamo noi, ovvero tutti quegli imprenditori fino ad arrivare ai marittimi, ai ferrovieri, ai camionisti e autisti che hanno fatto veramente la differenza in un momento critico e particolare.

Qui all’evento Alis, ha detto ancora il presidente, al microfono del nostro quotidiano, hanno partecipato 5 ministri e questo mi inorgoglisce, in particolare la presenza del ministro e dei vice ministri delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è stato importante per evidenziare le leve utilizzate per far ripartire il settore e portare direttamente al Governo le richieste: il contributo Marebonus e quello Ferrobonus stanziato per i prossimi anni e da non sottovalutare un incentivo per il rinnovo delle flotte del parco veicolare.

La presenza a Sorrento del Governo non è dunque solo formale, sottolinea quello che contraddistingue la nostra associazione: la concretezza che fa di un evento l’occasione per sollevare questioni e portare soluzioni.

POTENZIARE

LE INFRASTRUTTURE DEI PORTI NAZIONALI



Emanuele Grimaldi armatore internazionale ha concesso un'intervista al nostro quotidiano durante l'evento di Sorrento, alla presenza di operatori di spessore nazionale. Grimaldi è in attesa di assumere la carica di presidente dell'Ics.

Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Grimaldi Lines, è stato da poco designato ad essere il futuro presidente dell'ICS, International Chamber of Shipping.

A lui chiediamo quale sia, nello scenario globale, la situazione dei porti italiani, considerando che il ministro Giovannini ha ribadito l'importanza degli scali di Genova e Trieste, ma, allo stesso tempo, ha sottolineato che tutti i porti sono di

È molto importante il messaggio che ha lanciato il ministro e che condivido in pieno.

I porti di Genova e Trieste sono di assoluta importanza per l'Italia e per l'Europa, ma non si devono trascurare altri scali di pari importanza per l'economia del Paese.

Penso ad esempio a Livorno, il porto più baricentrico d'Italia, ma anche alle isole, come la Sicilia, che per estensione è addirittura più grande di alcuni Paesi che fanno parte dell'Europa e che può vantare la presenza di scali marittimi importanti, come Catania, Palermo o Trapani, solo per citarne alcuni.

Che cosa serve oggi per la competitività e lo sviluppo dei porti italiani?

Mi auguro che i futuri investimenti assegnati ai porti nazionali dai fondi europei e non, servano ad ampliare le infrastrutture al loro interno nella previsione che il trasporto internazionale possa raddoppiare entro il 2050. Già oggi, alcuni scali stanno soffocando e sono costretti ad operare quasi in deficit di spazi, di banchine e di altre tipologie di attrezzature.

A tutto questo va sommata, a mio avviso, la necessità di investire in elettrificazione delle banchine (con un occhio all'esperienza fallimentare di Livorno ndr), da realizzare, però, con energie rinnovabili poiché dobbiamo ricordarci che anche l'elettricità non è sempre e non è completamente "green" e che, dunque, non tutta va bene per lo sviluppo.

Il Gruppo Grimaldi ha avuto in consegna diverse navi che vanno nella direzione di un impegno sostenibile.

Sì, al di là delle sei navi che abbiamo già ricevuto, altre quindici sono in costruzione, anche se di altro genere, come le pax ferries che, molto probabilmente, saranno più green al mondo e che sono destinate ad operare in Scandinavia dove la sensibilità alle problematiche ambientali è particolarmente elevata.

Dalle nostre parti la questione è maggiormente avvertita dato che un ulteriore riscaldamento del pianeta provo-

cherebbe lo scioglimento dei ghiacciai, con alterazioni climatiche ancora più forti e catastrofiche.

Con queste navi uniremo Stoccolma, in Svezia con Turku, la città più importante della Finlandia e il collegamento si estenderà poi anche alla Russia.

A queste prime unità verranno affiancate anche cinque navi multipurpose che abbiamo in costruzione nei cantieri coreani; esse saranno carat-

terizzate da emissioni pari alla metà di quelle che andranno a sostituire una volta ultimate.

Ma è una "never ending story": sto pensando di studiare e produrre car carrier con emissioni pari ad almeno la metà di quelle in funzione per conseguire l'obiettivo dello zero emissioni. Per ottenere risultati del genere, però, è indispensabile intensificare ed accelerare al massimo la ricerca e lo sviluppo.

Del Gnl cosa pensa?

Il gas naturale liquefatto non è da condannare, ma occorre tener presente che si tratta pur sempre di un carburante fossile che emette CO2.

Certamente è molto migliore di altri per quello che riguarda

particolati e zolfo, ma questi sono elementi che si possono abbattere anche con altre soluzioni, perchè altrimenti il problema del riscaldamento del pianeta dovuto alla CO2 non lo risolveremo.

Inoltre va anche considerato che in caso di perdite durante l'approvvigionamento del carburante di gas, si verificherebbe un inquinamento 10-20 volte superiore rispetto alla stessa CO2 delle emissioni.

Dal 1871 con il mare che unisce.

DAL 1871 UNIAMO NAZIONI, CONTINENTI, PERSONE, CULTURE.

Il mare unisce e assicura da sempre la continuità degli scambi commerciali e culturali tra le nazioni e i continenti. La **Michele Autuori** è specializzata nei servizi per il trasporto marittimo, agente **Grimaldi Group Napoli** e leader nel Ro/Ro. I nostri clienti possono contare su un team di persone preparate, competenti e motivate a fornire il miglior servizio al miglior prezzo possibile.

michele autuori
shipping and forwarding agency
1871
reliable everywhere

michele autuori s.r.l. P.zza Umberto I, n° 1 84121 - Salerno - Italia
tel: +39 089 230311 - fax: +39 089 253101
autuori@autuori.it - <http://www.autuori.it>



FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

Costituita nel maggio 1994, la **Federazione del Mare** riunisce gran parte delle organizzazioni del settore:

ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE

AIDIM, ANCIP, ANIA,

ASSONAVE, ASSOPORTI,

ASSORIMORCHIATORI, CETENA,

COLLEGIO CAPITANI, CONFINDUSTRIA NAUTICA,

CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDEPILOTI,

FEDERPESCA, FEDESPEDI, INAIL/exIPSEMA

Registro Italiano Navale e RINA Spa

La Federazione del mare, che costituisce il *maritime cluster* italiano, ha il fine di dare rappresentanza unitaria al mondo marittimo del Paese, per consentirne l'apprezzamento come fattore di sviluppo ed affermarne la comunanza di valori, di cultura e di interessi, che scaturisce anche dal costante confronto con l'esperienza internazionale.

Le **attività marittime** annualmente producono beni e servizi per un **valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL)**

ed acquistano presso le altre branche dell'economia forniture per **20 miliardi di Euro**, fornendo occupazione a **530 mila persone**.

Da Sorrento

UN MESSAGGIO DI RIPARTENZA



Marcello Di Caterina, vice presidente di Alis è stato uno degli organizzatori del convegno di Sorrento. Il progetto è stato come al solito impeccabile. Riportiamo alcune sue dichiarazioni rilasciate al microfono del nostro quotidiano.

Perché un evento come quello di Sorrento?

Abbiamo inteso lanciare al Paese un messaggio di ripartenza, che non è o non è soltanto la ripartenza dei trasporti dato che, come abbiamo più volte ripetuto, mai il trasporto si è fermato. Insomma intendiamo parlare della ripartenza di tutti quei settori della produttività italiana che in questo momento attendono segnali incoraggianti e nuova energia positiva.

La tre giorni di Alis ha permesso di ascoltare le voci degli imprenditori, del Governo, delle istituzioni, un momento importante per quell'amplissima parte di popolo italiano che oggi è più che mai convinto che sia tempo di ripartire iniettando nuova linfa alle aziende, alle famiglie e al lavoro. I tempi sono per tutti quanto mai delicati e difficili.

Ripartiamo, dunque, da Sorrento per trasmettere quel segnale di positività e quella spinta che il sistema produttivo italiano attende da tempo.

Nell'ottica di una sostenibilità sempre maggiore, che cosa dovrebbe cambiare nel mondo dei trasporti e della logistica?

Credo che qualcosa stia già cambiando poiché la sostenibilità di questo Paese passa attraverso il Governo e gli imprenditori che devono trovarsi uniti.

Da una parte gli imprenditori hanno già iniziato da anni a fare investimenti in sostenibilità, basti pensare, ad esempio al settore marittimo, dove sono state varate diverse navi super sostenibili a propulsione elettrica assicurata da pannelli solari con possibilità di ricaricarsi durante la navigazione.

Molti, poi, anche nel settore dell'autotrasporto, hanno scelto di investire in Lng



SUSPORT

SUStainable PORTs



www.italy-croatia.eu/susport



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona



e in nuovi carburanti come idrogeno e ammoniaca che alimenteranno il nostro futuro.

La sostenibilità passa, perciò, per tali scelte coraggiose ma c'è un imprescindibile bisogno del sostegno concreto del Governo e del Parlamento che dovranno seguire l'imprenditore con l'adozione di una serie di norme che possano regolare il comparto sempre di più e meglio.

Sembrirebbe che gli obiettivi di Alis si inseriscano molto bene nel percorso che il ministro Enrico Giovannini ha in mente su transizione ecologia e sostenibilità....

Dal suo insediamento, il ministro Giovannini ha lanciato un messaggio nuovo, chiaro ed evidente mutando il nome del suo dicastero da Mit a Mims.

Un segnale che ha visto il ministro attivarsi nel perseguimento degli obiettivi di sostenibilità. Siamo certi che, insieme a lui, con il quale ci confrontiamo regolarmente in consulta, potremo operare proficuamente con la condivisione di scelte importanti.

Mi riferisco ai bonus, Mare e Ferro, che ci auguriamo possano divenire strutturali, prevedendo misure pari circa a 100 milioni, che potrebbero essere attinti dalle risorse che gli imprenditori degni di tale nome stanno facendo risparmiare in altri settori.

Basterà, ad esempio, tener conto che in tema di continuità territoriale, con le nuove linee date in convenzione, si consente allo stato di risparmiare 45 milioni di euro che potrebbero essere destinati proprio a tale scopo.

Se davvero vogliamo andare in una direzione che promuova e privilegi l'intermodalità e la sostenibilità, il trasporto marittimo dovrà assolutamente godere di sostegni adeguati.



L'importanza della manifestazione di Alis è stata sottolineata anche dalla partecipazione del Governo, presente al massimo livello con il ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini e dei suoi due vice ministri, Teresa Bellanova e Alessandro Morelli.

I PORTI:

LA SFIDA DELLE SFIDE



Enrico Giovannini

*Ministro delle Infrastrutture e
Mobilità Sostenibili*



Teresa Bellanova

*Vice ministro delle Infrastrutture e
Mobilità Sostenibili*



Alessandro Morelli

*Vice ministro delle Infrastrutture e
Mobilità Sostenibili*

Pnrr

“Tutto parte dal Pnrr - spiega Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - che prevede un investimento senza precedenti nel settore dei trasporti e della logistica integrata. Si tratta di quattro miliardi solo per i porti, accompagnato da altri stanziamenti destinati alla cura del ferro, all'interconnessione tra porti e aeroporti, alle strade di comunicazione e alle ferrovie.

Naturalmente abbiamo bisogno di fare anche uno sforzo in più per condurre il nostro sistema verso una sostenibilità maggiormente in linea con gli obiettivi europei e in questo il Pnrr servirà ad accelerare i cambiamenti profondi e rapidi dell'economia dettati dall'obiettivo della sostenibilità”.

Sull'approvazione da parte del Consiglio dei ministri del disegno di legge delega per la riforma dei contratti, Giovannini si dice soddisfatto “poiché sappiamo bene quali e quanti ostacoli di ordine burocratico hanno frenato questo tipo di sviluppo. Per la prima volta abbiamo introdotto elementi reali di sostenibilità, sia sociale che ambientale perché abbiamo bisogno di garantire la sicurezza dei lavoratori in massima sintonia con la trasformazione di un sistema che sia sempre meno nemico dell'ambiente”.

Ad Alis, che chiede il potenziamento di strumenti come il Ferrobonus e il Marebo-

nus, il ministro risponde che gli investimenti in essere con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altri fondi, porteranno profonde mutazioni nel sistema della logistica, adeguandolo agli standard internazionali anche per quel che riguarda la sostenibilità ambientale. "Abbiamo, dunque, bisogno di superare la logica del bonus, che può, comunque, essere usato in questa fase per ammodernare il sistema di logistica e integrar-

lo maggiormente.

La sostenibilità resta al centro della programmazione del Ministero il cui cambio di nome - spiega Giovannini - non è in vista del futuro, ma per il presente. Del resto in nome della sostenibilità, cinque anni or sono, avevamo fondato l'Asvis e tutta la Next Generation Ue pone proprio questo tema al centro del paradigma.

Il green deal non è solo un complesso di stanziamenti di fondi,

ma anche un insieme di sostanziose prospettive di cambiamento.

L'Istat segnala, inoltre, che le imprese già attente alla sostenibilità, che da tempo hanno investito in questa direzione, non solo hanno prodotto più lavoro, ma hanno anche fronteggiato meglio gli assalti della crisi.

In questo scenario, però, il dato cruciale resta la trasformazione che dovremo compiere nei prossimi anni".

Il ministro, soffermandosi sulla Salerno-Reggio Calabria,

ha poi spiegato che i lavori dovranno partire seguendo le tabelle di marcia con date precise da rispettare dato che l'Europa erogherà i finanziamenti via via che le opere verranno eseguite. "Le assegnazioni di fondi al Sud non possono essere modificate, le opere dovranno essere eseguite presto e bene nono-

stante le molte problematiche che si frappongono, soprattutto in alcune aree. Il punto risolutivo rimane la rapidità e il lavorare in partnership.

La Salerno-Reggio Calabria non potrà essere completata entro il 2026, servono 10 miliardi in più per terminarla entro il 2030, con uno dei tre lotti iniziali che

prevede il collegamento tra il porto di Gioia Tauro e le linee ferroviarie che oggi subiscono il limite di vecchie gallerie che non consentono il passaggio dei container".

La scelta è stata, dunque quella di "stappare" uno dei nodi che frenano il porto.

Ma ci sono anche gli investimenti sulle Zes e sui retroporti.

Con lo scioglimento dei ghiacci artici - sottolinea Giovannini - la rotta Nord-Ovest da Shanghai ad Amburgo passando per la Russia è una realtà, ma alcune vie d'acqua interne sono in crisi come, per esempio, quelle da Amburgo.

Se, in questo scenario mondiale, pensiamo all'Italia come punto di partenza dei traffici dobbiamo avere le idee ben chiare se vogliamo investire solo su Genova o Trieste o se vogliamo guardare anche al Sud contando sui retro porti, non solo per le attività di smistamento ma anche per nuove realtà produttive".

All'evento, oltre che dal ministro Giovannini, la maggioranza

di governo era rappresentata anche dalla senatrice Teresa Bellanova, vice ministra alle Infrastrutture, e l'onorevole Alessandro Morelli vice ministro nello stesso dicastero.

La prima, sottolineando che con la sua presenza ha inteso tributare un giusto riconoscimento al ruolo degli operatori e all'impegno che hanno profuso nella logistica e nel trasporto in quest'ultimo difficilissimo anno e mezzo, ha ricordato che la sua pratica di governo è sempre stata improntata all'ascolto, al confronto e alla presa d'atto delle necessità del comparto per rispondere assumendosi la responsabilità di decidere come un rappresentante del

governo è tenuto a fare.

"Per i trasporti - ha detto Bellanova - la priorità del dicastero è quella di portare avanti la cura del ferro, proprio perché parliamo di possibilità di rafforzare l'intermodalità e di sottrarre volumi di merci al trasporto su gomma trasferendolo su rotaia. Se, invece, intendiamo parlare di cura dell'acqua - ha proseguito - ci riferiamo alle significative quantità di traffici e di merci che possono essere spostate sul mare con notevoli vantaggi per la sostenibilità ambientale. Ma penso anche all'elettificazione delle banchine per offrire alle navi la possibilità di sostare nei porti senza inquinare.

Quello che dobbiamo mettere

a sistema è la capacità di lavorare in squadra e l'intermodalità, come una delle componenti fondamentali su cui investire, va in questa direzione, dato che è in tale ambito che si possono generare grandi opportunità di produrre ricchezza, specialmente considerando che ci troviamo al centro del bacino del Mediterraneo. Esistono moltissime risorse su cui poter contare a beneficio del Paese, il punto è come utilizzarle al meglio e non parlo solo di quelle derivanti dal Pnrr, con i tempi che ci impone l'Europa. Uno dei motivi principali di scontro che ha caratterizzato l'ultimo anno della vita politica nazionale è vedere se riusciremo ad agire in un'ottica di Paese oppure se dovremo continuare a muoverci in emergenza, in base alle richieste che si presentano di volta in volta. Il Pnrr assegna a questo settore 62 miliardi, 14 in più rispetto a quelli di cui poteva disporre il governo precedente, ma soprattutto si passa dalla logica dei sussidi a quella degli investimenti mirati al sostegno del sistema produttivo. L'impostazione che mi sta a cuore e per cui mi batto è questa: dobbiamo avere un'idea di mobilità sostenibile per le persone e le merci, a prezzi accessibili riuscendo a coniugare la sostenibilità ambientale con quella economica.

I porti sono e restano fondamentali, là c'è la sfida delle sfide che dobbiamo vincere anche riuscendo a mettere in comunicazione tutte le nostre infrastrutture”.

Alessandro Morelli, analizzando infine la tematica più strettamente portuale, premessa l'importanza indiscutibile dei porti di Trieste e Genova, che ha definito “fondamentali non solo per il collegamento con l'Europa ma anche perché tutti i prodotti che giungono negli scali significano tasse pagate in “loco”, ha precisato l'importanza di valorizzare concretamente anche altri importanti scali marittimi di cui è punteggiato il nostro Paese che deve sfruttare al massimo la sua felice posizione di piattaforma logistica naturale al centro del crocevia Mediterraneo e mantenere competitiva ed efficiente la rete dei propri scali posti sulle rotte del traffico internazionale.

“Oggi, tenendo anche presente che la Sicilia potrà disporre di nuove importanti risorse dal Pnrr, è ancora più assurdo accettare che, in uno scenario del genere, i treni debbano essere scomposti a Villa San Giovanni, salire a pezzi su un traghetto ed essere poi riassemblati a Messina. Non è più pensabile di accettare l'idea di un'Italia moderna senza il ponte sullo Stretto.”



TRASPORTO DI LIQUIDI ALIMENTARI

www.kortimed.com

LE PRIORITÀ DI GIAMPIERI PRESIDENTE DI ASSOPORTI

Planet, People, Profit



Il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, nell'intervista da noi realizzata durante l'evento di Alis a Sorrento ha indicato in chiave sostenibile le tre P: Planet, People, Profit.

“Sì, sono tre parole fondamentali per declinare la sostenibilità nei vari aspetti.

People, perchè si tratta di un problema che riguarda ognuno di noi.

Planet, nel senso che la sostenibilità è un problema planetario. Profit, considerato che si tratta di un elemento fondamentale della competitività, che non permette di far girare la ruota, trasformando la sostenibilità soltanto in un problema.

Il tema sostenibile sta diventando veramente una discriminante fortissima a favore delle imprese che guardano al futuro e che puntano ai valori della sostenibilità economica, sociale ed anche ambientale”.

Parlando di trasporto via mare, sembra che l'importanza a livello mondiale si sia fatta notare in momenti negativi, come in occasione del recente incidente nel canale di Suez o della pandemia. Cosa si deve fare adesso?

“La negatività ha messo in evidenza l'importanza della portualità e del mare. La globalizzazione è avvenuta attraverso l'acqua, attraverso il mare, attraverso le navi ed è arrivata nei territori attraverso i porti. Questo basta per dare la dimensione necessaria di una politica per la portualità e per la logistica, che sta diventando uno degli elementi fondamentali nello scambio delle merci, nello scambio commerciale e quindi nello scambio economico tra il mondo”.



Blocco dei porti cinesi, aumento dei noli nel trasporto dei contenitori. È il momento di ripensare il sistema portuale italiano? Potrebbe essere questa la svolta anche per il sistema portuale europeo?

“Quelli citati sono alcuni dei problemi. Il mercato ha queste oscillazioni, presenta queste situazioni rapportate a domanda e offerta. Il problema è che se c'è una polarizzazione troppo forte da parte

delle compagnie armatoriali, questo diventa un problema nel senso della democrazia della concorrenza. Ci vogliono regole precise, ma questo fa parte del mercato”.

Assoporti è un po' il “Sistema” delle AdSp. Oggi praticamente la totalità della portualità è all'interno dell'associazione.

“Riunire tutte le AdSp era uno dei primi obiettivi da raggiungere. Essere tutti insieme è fondamentale per dare compattezza al sistema della rappresentanza, ma anche per essere coerenti nei momenti in cui c'è da proporre qualcosa. Non scordiamoci che i presidenti delle Autorità di Sistema portuali sono le persone che tutti i giorni si trovano a contatto con l'economia reale.

Tutti i giorni sono in banchina ad ascoltare le richieste e a risolvere i problemi concreti.

Sono come ambasciatori, veramente forti e formidabili, di consigli e di priorità necessarie per far funzionare bene la portualità.

Io credo che questo sia il ruolo di Assoporti: essere un leale collaboratore nel fornire al Ministero le problematiche, le emergenze che si vivono quotidianamente negli scali italiani, dando loro un livello di priorità.

Ma anche essere fortemente aperti al colloquio ed al confronto con tutte le associazioni di categoria e naturalmente con le associazioni di rappresentanza sindacale dei lavoratori.

Questo è il metodo da adottare, in un momento in cui non c'è bisogno di dividersi, ma c'è bisogno soprattutto di essere uniti, cercando di raggiungere gli obiettivi comuni”.

Annunziata: PNRR e BUROCRAZIA



Andrea Annunziata presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale non si è sottratto alle nostre domande intervenendo sul delicato punto dei finanziamenti previsti dal Pnrr.

Ci siamo accorti finalmente dell'importanza dei porti nell'economia nazionale, visti anche i finanziamenti previsti dal Pnrr?

Questo è un momento particolarmente importante e, spero, non più soltanto di riflessione ma di rilancio poiché siamo tutti consapevoli - e continuiamo a ripetercelo da anni - dei ritardi che abbiamo accumulato.

Dobbiamo però ricordarci che non abbiamo solo i miliardi previsti dal Recovery fund, possiamo contare anche su qualche altro miliardo di fondi passati dei Pon e dei Por che non sono ancora stati spesi.

In questo periodo si parla solo dei nuovi miliardi che arriveranno, ma vogliamo parlare anche di quelli "vecchi" che non riusciamo a spendere per la famosa e antica storia della burocrazia?

Ecco, io vorrei dire a tutti noi, non solo e sempre al Governo, ma a

tutti quelli che operano nel nostro Paese, che, in attesa di una vera rivoluzione delle coscienze, ognuno faccia davvero la propria parte.

Non è più sufficiente, infatti, soltanto la legge. Occorre una vera e propria rivoluzione culturale personale per avere piena coscienza del momento difficile che abbiamo vissuto, che viviamo e che continueremo a vivere ancora a lungo in modo che ciascuno di noi faccia la propria parte negli uffici e all'interno dei labirinti burocratici in cui dobbiamo muoverci, poi, laddove il legislatore può intervenire per evitare le tante lunguaggini, meglio ancora.

Io, però, punto veramente molto sulle energie che abbiamo, con la speranza che sulla scena possa affacciarsi qualche professionalità in



più per risolvere un po' dei problemi che inevitabilmente si incontrano. Il Recovery, comunque, mi interessa moltissimo perché ci pone di fronte a una grande opportunità, ma, come ho detto, ci sono ancora parecchi soldi da spendere e non sappiamo farlo, non solo a livello di porti italiani.

Può, allora, il Pnrr essere l'occasione per ricordarci il resto che c'è già?

Mi auguro che non sia la stessa storia dei "balconi canterini" che promettevano che saremmo usciti dalla pandemia migliori, il che – mi pare – non sta affatto avvenendo. Battute a parte, quello che intendo dire è che sto vivendo un momento di sofferenza dato che ancora non vedo la possibilità di lavorare in tempi rapidi; almeno non si ha questa sensazione, ma speriamo che presto possiamo arrivarci, grazie all'impegno di uomini e donne che devono o dovrebbero mettersi a lavorare seriamente su questi progetti.

Parlando di Napoli e dei porti dell'Autorità di Sistema, cosa ha trovato e su cosa punta?

Io devo proseguire sulla scia di un lavoro già intrapreso, come tocca fare all'allenatore di una squadra, così mi piace definire un presidente di una AdSp. Con la sua esperienza e gli uomini di cui dispone, egli deve cercare, magari con un'idea brillante, di confrontarsi con il territorio poiché io, come presidente, non decido da solo, ma sono sostanzialmente un interprete e un esecutore delle politiche che esprimono le associazioni del territorio e le istituzioni. Cosa ho trovato? In fondo niente di speciale, vale a dire il solito passato fatto di molteplici problemi, che cercheremo di risolvere nel migliore dei modi sfruttando al meglio le nuove possibilità che ci vengono offerte dalla semplificazione e dai nuovi fondi europei.

 **PSA GENOVA PRA'**

www.psagp.it



www.sech.it

 **PSA SECH**

Costantino Baldissara

IL MERCATO DELLE AUTOVETTURE



Costantino Baldissara direttore commerciale delle linee del Gruppo Grimaldi, è intervenuto al microfono del nostro quotidiano. Riportiamo le domande e relative risposte

Quanto e come incide sul mercato delle auto il costo delle materie prime?

Più che l'aumento del costo, in questo momento il problema è legato al fatto che sono proprio le materie prime a mancare.

La domanda di autovetture è abbastanza elevata e il portafoglio ordini dei clienti è consistente, ma la pandemia ha determinato blocchi di produzione dei microchip o di altri pezzi e le fabbriche non sono state in grado di approvvigionarsi dei materiali per costruire autovetture.

Chi, come noi, lavora nel trasporto delle auto nuove, sta vivendo più che altro una difficoltà nella gestione operativa. Immaginiamo il momento in cui stiamo preparando una nave ritenendo che sia piena da entrambi i lati e, improvvisa-

mente, veniamo a sapere che la fabbrica si è fermata. A quel punto, per contenere le perdite, dovremo riorganizzare completamente il viaggio.

L'elemento confortevole, se così si può dire, è che al momento non esiste un problema di "domanda" e che tutto ripartirà a pieno regime appena risolto il "caso" dei microchip, che in questi mesi è stato provocato anche da eventi eccezionali.

Un esempio? Una fabbrica giapponese è andata a fuoco, quasi nello stesso tempo, un'altra fabbrica in Texas è stata distrutta dalla neve. Una serie di situazioni avverse che, unite alla pandemia hanno in qualche modo bloccato la pro-

duzione che, però, già da fine Luglio, si stima debba riprendere a ritmo serrato. Agosto poi, non sarà, come si potrebbe ipotizzare, un periodo di ferie.

Come si sovrappongono a queste problematiche i ritardi nelle consegne e il blocco dei porti cinesi?

Un paio di anni fa ci disse che il problema di quel momento particolare era che non si sapeva ancora dove sarebbe andato il mercato dell'auto. Oggi è l'elettrico che predomina?

Con l'aumento del costo del lavoro in Oriente, c'è la possibilità di rivedere il modello europeo per quel che riguarda la produzione?

Salvo ulteriori problematiche legate alla pandemia, posso affermare che si potrebbe vivere un periodo di picco produttivo abbastanza lungo.

Questo complica ancora di più la logistica e l'approvvigionamento del materiale, così come è avvenuto anche per il blocco del canale di Suez, ma il maggiore problema resta la produzione perché, comunque sia, in certe situazioni, le case automobilistiche provvedono a rifornire le fabbriche con ponti aerei, facendo così superare il problema logistico, mentre resta quello legato alla produzione di parti.

L'elettrico è decisamente il futuro e lo dimostra il fatto che l'aumento dei volumi delle vendite negli ultimi mesi è tutto legato all'ibrido, all'elettrico e a ciò che sia considerato ecocompatibile. C'è un mercato più cosciente e disponibile a spendere un pochino in più per avere, appunto, una vettura in linea con la sostenibilità ambientale, ma, soprattutto, è l'offerta che finalmente si è messa a disposizione, visto che nel frattempo tutte le case automobilistiche sono riuscite ad offrire in pratica prodotti ibridi o elettrici, in ogni caso meno inquinanti rispetto al passato.

Sì, la possibilità c'è ma non per questo. Nella costruzione delle vetture, la manodopera non è più l'elemento determinante, essa viene, infatti, via via soppiantata dal fattore competenza.

In realtà stiamo già assistendo a un ritorno della produzione delle auto nei mercati tradizionali di Europa e Stati Uniti poiché oggi, per costruire un'auto elettrica, c'è bisogno di metà della manodopera che serviva in passato. C'è, inoltre una maggiore richiesta di ingegneri, una competenza che si riscontra prevalentemente in Europa e negli Usa.

E' per questi motivi che in tali aree si può pensare ad una grande ripresa del mercato dell'auto nei prossimi 10-15 anni. Basti pensare che in Europa circolano 300 milioni di autovetture, 60-70 milioni delle quali sono stravecchie.

Lo stesso vale per l'Italia, dove oltre 15 milioni di veicoli sono ormai vecchi e se ne vendono circa 2 milioni all'anno, questo significa che sicuramente l'industria del trasporto delle autovetture può vedere il sereno che dopo la tempesta e che potremo presto recuperare le perdite subite.

TARANTO AL CENTRO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



Sergio Prete, presidente della AdSp del mar Ionio ha partecipato all'evento di Sorrento. Un presidente di Authority che ha lavorato in un'area da "ricostruire". Il porto di Taranto ha avuto vari problemi da risolvere per far "risorgere" il Polisettoriale e da non trascurare i grossi problemi, tutt'ora in atto, dell'Ilva. Il ministro Giovannini lo ha riconfermato per il secondo mandato riconoscendo la sua preparazione.

Anche Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, era presente alla tre giorni di Alis a Sorrento.

Per l'occasione abbiamo chiesto al presidente come viene affrontato dal porto di Taranto il tema della transizione ecologica e quello relativo alla sostenibilità.

Taranto, come potete immaginare, è al centro della transizione ecologica e della sostenibilità, ed il suo porto lo è ancor di più. Stiamo portando avanti una serie di progetti tra cui il monitoraggio integrato ambientale, un sofisticato sistema di controllo per il quale nei prossimi mesi verrà pubblicato un bando.

Abbiamo ricevuto già delle proposte di efficientamento energetico legato anche alla produzione da fonti rinnovabili di energia per l'approvvigionamento in ambito portuale, quindi anche per la mobilità sostenibile.

Di recente, abbiamo firmato un atto notarile per l'acquisizione di un progetto presente su Taranto da anni, il Distripark che come AdSp stiamo convertendo dal punto di vista green e blue economy, per trasformarlo in un Ecopark.

Si prevede la trasformazione di 75 ettari a ridosso del terminal contenitori di un'area dove produrre anche energia da fonti rinnovabili e insediare attività produttive di import-export sostenibili.

L'appetibilità di questa area è dovuta al fatto che nonostante non fosse ancora di nostra proprietà, l'abbiamo inserita nella Zes ionica e nella Zona franca doganale di Taranto, ottenendo 50 milioni dal Pnrr sulle somme destinate alle Zes.

Avvieremo un aggiornamento sulla progettazione per realizzare il primo caso di una smart and green logistic area, a ridosso del terminal di Taranto, che potrebbe andare incontro a quello che è un po' il deficit dei porti del Mezzogiorno cioè aumentare la presenza industriale vicino ai porti per alimentare i traffici e dare ulteriore competitività agli scali.

Taranto dal punto di vista geopolitico sta acquisendo sempre maggiore importanza...

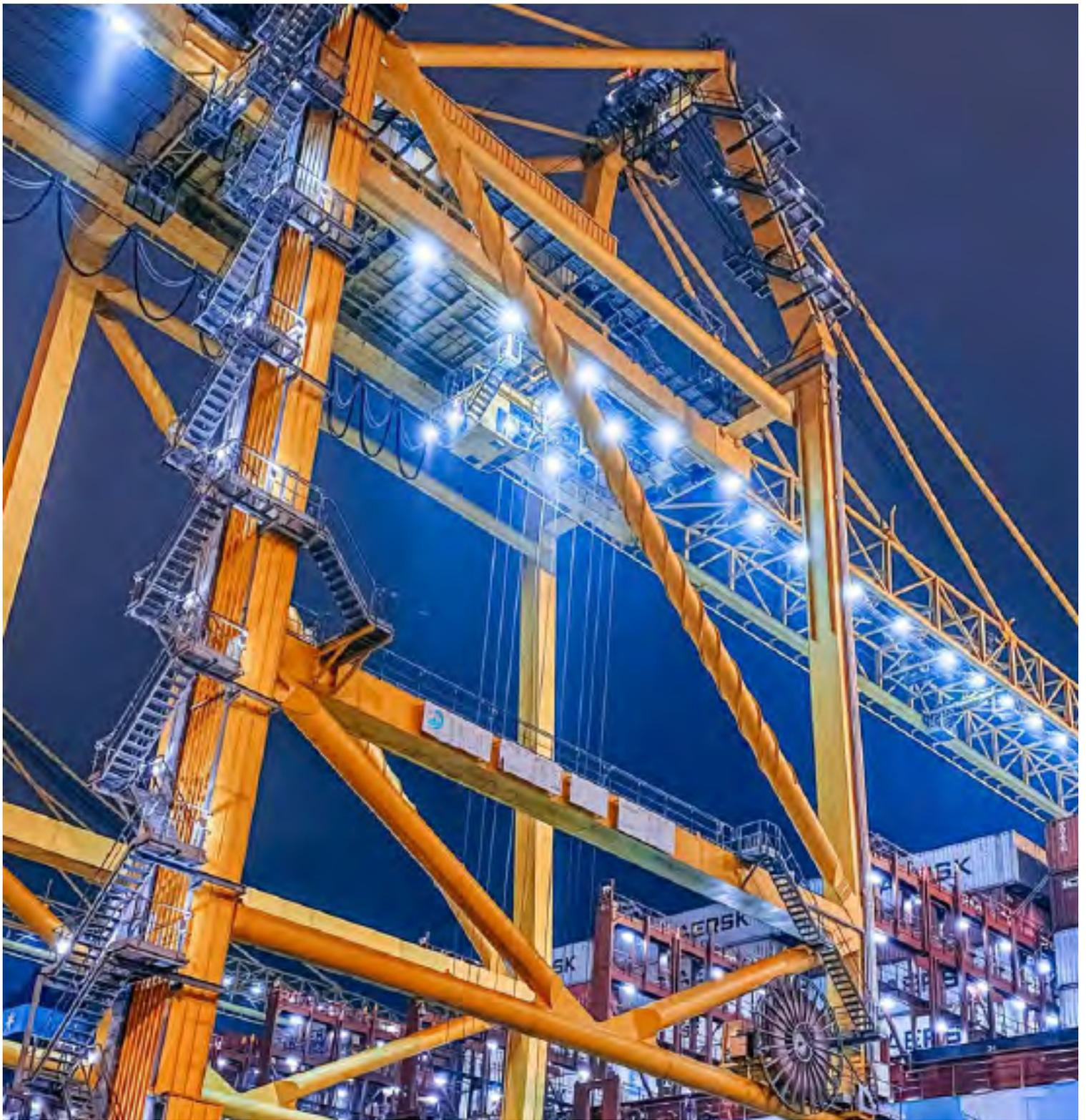
Negli ultimi anni Taranto si era anche proposta un percorso relativo alle crociere molto importante. Il Covid ha frenato questa crescita, stiamo ripartendo?

Nonostante la crisi dell'Ilva e la gestione di una situazione così critica come il trasferimento di navi Evergreen al Pireo e anche la revoca della concessione ai cinesi di Hutchison, di Hong Kong, il porto di Taranto è nuovamente considerato strategico a livello geopolitico.

A fronte di un interesse crescente da parte di investitori stranieri per l'area ionica, stiamo innalzando l'attenzione, insieme ai ministeri competenti, proprio per far sì che questi interessi siano limitati agli aspetti commerciali e logistici.

Paradossalmente credo che Taranto sia stato un caso studio, perchè nel 2020 chiaramente, come in tutti i porti, le crociere sono rimaste ferme, ma nel 2021 lo scalo ha avuto un'impennata e un rilievo importante, perchè oltre ad ospitare l'ammiraglia di Msc Crociere, la "Seaside" che tocca settimanalmente il porto di Taranto con grande soddisfazione, abbiamo anche rilasciato la concessione per la gestione dei servizi di assistenza ai passeggeri, in favore della società Global Ports Holding che è il più importante operatore indipendente al mondo che ha costituito la Taranto Cruise Port. Per l'anno prossimo abbiamo già un numero considerevole di prenotazioni e se come auspichiamo, si aggiungeranno quelle di Msc con una conferma, iniziano ad essere numeri interessanti.

Ora il nostro obiettivo è avviare anche traffici ro-ro. È evidente che il posizionamento di Taranto è sicuramente ottimale per i traffici intermediterranei e per il Far East ma anche al servizio delle autostrade del mare auspicabilmente con la riapertura dei porti africani.



TRIESTE MARINE TERMINAL
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

Your Gateway in the heart of Europe





TRASPORTI LOGISTICA SOSTENIBILITÀ

GREEN E BLUE ECONOMY PER LA RIPARTENZA

ROMA | SORRENTO | MANDURIA

ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO

www.alis.it | 06.8715371