



NELLA "DUE GIORNI" AD ALTO LIVELLO DELL'ADSP DEL MAR LIGURE ORIENTALE

Futuro dei porti, security e logistica a BILOG

Blue economy, raccordi ferroviari, reti TEN-T e rilancio della portualità mediterranea tra i temi - Solidarietà al presidente d'Assoporti



Nella foto (da sx): U. Masucci, L. Capitani, D. Rossi, N. Marcucci, S. Messina, Z. D'Agostino, G. Costagli (RFI).

LA SPEZIA – Bilog alla sua seconda edizione si è caratterizzata dalla stretta sinergia fra i territori della Spezia e di Piacenza e dal forte orientamento europeo oltretutto internazionale. Nei saluti di apertura della due giorni di convegni la presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo - ente che ha realizzato la manifestazione con il supporto della Camera di Commercio Riviera di Liguria, Blue Hub, Circle e la collaborazione del comune di Piacenza - ha espresso soddisfazione per aver creduto nel progetto di unire i territori locali e confrontarsi sui temi cardine della portualità a livello nazionale ed europeo. Fra i temi discussi nella prima giornata: il futuro del settore marittimo e navale nel 2030, cyber risk e cyber security, sviluppo della Blue economy, ultimo miglio ferroviario ed e-logistica, reti Ten-ted opportunità offerte dal Cef2.

dei container e della logistica sono stati illustrati report che, fra le molte specifiche, in un contesto ad ampio spettro hanno evidenziato un attuale recupero di terreno dei porti del Sud Europa rispetto a quelli del Nord Europa (Alessandro Panaro - SRM). Mentre un'analisi fatta da Daniele Testi (Contship) ha denunciato una ridotta propensione italiana del traffico verso l'internazionale. Nello scenario futuro - ha spiegato Testi - anche il cambiamento climatico potrà influire sulle scelte dei grandi operatori che dovranno diversificare fra i vari porti per evitare rischi di blocchi avvantaggiando così i porti del Sud, peraltro già economicamente competitivi. La maggiore disponibilità di infrastrutture ferroviarie di confine, a partire dal 2021 in poi, permetterà il passaggio a nuovi treni con maggiori capacità che comunque - con l'attuale pianificazione - si fermeranno nella pianura padana aumentando la necessità di aree interportuali.

Secondo l'armatore e presidente di Assarmatori Stefano Messina oggi assistiamo ad una svolta: si inizia a parlare di riduzione dell'eccesso di capacità. Restano comunque molti problemi: con le scadenze green alle porte solo il 5% delle navi è dotato degli scrubber e la considerazione dell'armatore è che, come già avviene per alcune tipologie di traffico negli Stati Uniti, il costo del trasporto debba iniziare ad aumentare. Ciò porterebbe anche ad aumentare l'occupazione. Messina, in risposta a Marcucci in merito alla questione dell'integrazione verticale, ha detto che il tema non può essere determinato dal mercato in quanto come Stato singolo non è possibile stravolgere un'economia globale di mercato. "È comunque

un tema discusso - ha aggiunto Messina - e sono personalmente interessato a tornare sull'argomento con Confetra". Zeno D'Agostino come vice presidente ESPO ha infine sottolineato il peso della visione europea sulle decisioni in materia di sostenibilità e contemporaneamente la necessità della "forza" del sistema pubblico per raggiungere veri cambiamenti ed evitare contraddizioni come quelle che si stanno attualmente verificando: la totalità dei porti oggi vuole banchine elettrificate mentre in Espo si sta pensando di ridurre il costo del carburante delle navi in porto.

Dal dibattito sono anche emersi sentimenti di solidarietà verso il presidente Daniele Rossi per la temporanea sospensione dall'incarico di presidente del sistema portuale dell'Adriatico Centro-settentrionale. Non il solo della categoria a trovarsi in questa situazione - si è detto - e nessuno di loro indagato per questioni di corruzione o concussione, ma per omissione di atti di ufficio o abuso di ufficio o per inquinamento ambientale: eventuali reati che deriverebbero da una scarsa chiarezza delle stesse normative e che se non "rischiati" potrebbero costituire un pesante aggravio per il funzionamento delle stesse AdSP. C.G.



Iveta Radicova

In apertura, con tutte le istituzioni protagoniste, anche Iveta Radicová, la coordinatrice UE per il Corridoio Mediterraneo, che ha annunciato alla vasta platea l'ingresso a pieno titolo nel 2021 di La Spezia e il suo porto nel Corridoio Mediterraneo (Est-Ovest) con la concreta prospettiva di maggiori opportunità di finanziamento ed il raddoppio della connettività dello scalo già esistente sulla direttrice del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo (Nord-Sud).



Giovanni Toti

Giovanni Toti, governatore della Liguria, nel sottolineare la crescita della logistica nella regione ed i risultati positivi nel settore container, autostrade del mare merci e passeggeri, traghetti e crociere ha posto l'attenzione sulla mancanza di infrastrutture terrestri e ferroviarie, in particolare il raddoppio della Pontremolese - e chiesto un patto fra le forze politiche finalizzato ad avanzare velocemente e con tempi certi in tale direzione per non perdere le grandi opportunità che derivano dal raddoppio del Canale di Suez. Fra le necessità segnalate dal governatore quella della semplificazione: "Possiamo essere l'hub più forte del Mediterraneo; viceversa saremo scavalcati dai concorrenti del Far East o del Nord Europa". Ed ha concluso informando che a fine mese discuterà con il ministro Francesco Boccia l'autonomia già chiesta sui porti ed infrastrutture.

Nella tavola sulle sfide del mercato

Per la dimensione intra-regionale-mediterranea ha parlato Danilo Ricci della TARROS, realtà che vanta il primato nel trasporto container nel Mediterraneo. Specializzato dal 1967 in particolare in questo tipo di traffico nel tempo il Gruppo ha ampliato i servizi arrivando ad un door-to-door con l'implementazione di una catena logistica integrata e fornisce ogni possibile soluzione logistica alle aziende italiane. Tarros, che ha presentato proprio a BILOG i suoi nuovi containers certificati per l'idoneità (ne parliamo a parte) è inoltre impegnata ad investire sul territorio spezzino non solo con i suoi servizi short-sea stabili, che contribuiscono anche a togliere traffico dalla strada, ma anche con iniziative sociali.

La sessione sul futuro del settore marittimo e navale in relazione agli obiettivi di sostenibilità condotta da Umberto Masucci fra gli interventi ha avuto anche quello di IKEA che ha testimoniato l'impegno a ridurre le emissioni di anidride carbonica del 70% entro la scadenza fissata dalle Nazioni Unite con l' "Agenda 2030". I relatori appartenenti alle diverse categorie del settore si sono espressi sulle loro azioni ed intenzioni. La necessità di agire insieme ed in fretta per essere competitivi con obiettivi verso l'economia circolare e combustibili BIO e LNG è stata evidenziata dal presidente di CEPIM - Interporto di Parma Luigi Capitani, che intanto con l'adozione dei nuovi treni da 750 metri è riuscito a ridurre di 1 milione e 500 mila tonnellate le emissioni di CO2 (equivalenti ad un risparmio di 500 milioni di euro). Sempre in relazione ad efficienza e sostenibilità: per Daniele Rossi, presidente di Assoporti, è importante riflettere se sia meglio inseguire la "bulimia" dei containers del Nord Europa e la concitazione cinese o invece concentrarsi su alternative che rappresentano la tendenza attuale come lo spostamento dei traffici su ferrovia. È necessario inoltre - secondo Rossi - l'impegno per trovare spazi nei porti per i depositi di LNG oltre che lavorare sulla complessa questione della elettrificazione delle banchine. Il discorso si è orientato poi, con Nereo Marcucci di Confetra, sul profilo della sostenibilità anche sociale considerando i posti di lavoro che sono a rischio con le concentrazioni in atto. Molte sono le questioni nell'orizzonte 2030 per le quali - ha detto Marcucci - occorre contrattare le regole con l'Europa.

Roncallo: più binari più Assoporti



Carla Roncallo

LA SPEZIA – Presidente, quali aggiornamenti ci sono sul problema dell'ultimo miglio, sia ferroviario che stradale?

Abbiamo novità soprattutto sulla parte ferroviaria sulla quale stiamo lavorando molto: a La Spezia stiamo rifacendo tutta la parte che riguarda l'interno del porto, cioè la stazione di La Spezia Marittima, implementando i binari che dagli attuali 4 facciamo diventare 9 e soprattutto riusciamo a metterne 2 lunghi 750 metri. Abbiamo poi ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro da RFI per la parte tecnologica della stazione di Migliarina.

L'ultimo miglio stradale è una questione più difficile ed i lavori, al contrario di quelli ferroviari, sono meno immediati. Ma nel documento di pianificazione strategica abbiamo ragionato anche su quello ed abbiamo delle idee che devono però ancora passare alla fase progettuale.

E sul comparto crociere quali avanzamenti ci sono anche in relazione alla nuova stazione marittima?

Per far partire i lavori ovviamente deve essere liberata la Calata Paita; come AdSP abbiamo l'impegno di costruire il molo crociere e le Compagnie hanno quello di costruire in quell'area la stazione marittima. Si tratta di un incastro che già nelle previsioni doveva richiedere qualche anno per l'avvio. Nel frattempo però le Compagnie devono prendere in mano tutto il servizio passeggeri con il terminal attuale e le strutture che abbiamo attualmente. La procedura antitrust con la Commissione Europea dovrebbe concludersi, se tutto va bene, entro fine 2019. A quel punto da gennaio 2020 saranno loro a gestire il terminal attuale.

Come vede l'ingresso degli armatori nel terminalismo, sia in termini di acquisto che di gestione?

Dalla nostra posizione di osservatori vediamo che è una realtà; e si sta andando sempre più verso questa direzione. Succede sempre più spesso che gli armatori siano interessati ai terminal e che cerchino di coprire tutta la catena. Da una parte si tratta di un impoverimento del mercato, nel senso che diventa sempre più stretto il novero dei soggetti che possono governare la catena e nel lungo periodo questa concentrazione potrebbe essere pericolosa. D'altra parte è uno di quei meccanismi contro i quali si può fare poco. La realtà la stiamo osservando tutti.

Per quanto riguarda l'offerta terminalistica dei porti dell'Alto Tirreno, ma anche quella del Tirreno in generale: considerando i terminal container esistenti e quelli che stanno nascendo a suo parere esiste il rischio di un eccesso di offerta?

Potrebbe essere troppa se non riusciamo ad attrarre altri traffici che ora utilizzano i porti del Nord Europa. Non lo è se invece a fronte di questa nuova offerta riusciamo a captare nuovi traffici. La sfida è di tutti noi, speriamo di coglierla.

Riguardo ad Assoporti: oggi c'è un nuovo statuto appena varato. Ritiene che riuscirà a superare i problemi che ci sono stati, fra i quali la scissione dei porti del Sud, ed essere di reale supporto alle AdSP nello svolgimento delle loro attività?

Secondo me sì. Assoporti può fare molto: certo tutti noi lo dobbiamo volere. Se non ci impegnamo in questo senso e ci disinteressiamo a quello che Assoporti potrebbe fare è difficile poi raggiungere dei risultati. Io ci credo molto; e credo che riuscendo ad arginare i meccanismi di fuga, ma a riportare dentro chi ora non c'è, Assoporti possa giocare davvero un ruolo importante nel futuro della portualità.

Cinzia Garofoli