



Primo Piano:

- **Uir ed Assoporti presentano a Tokyo le opportunità di investimento in Italia** (Seareporter.it, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

"...Le mire dei Cinesi sui porti italiani..." (Il sole 24 ore, Ferpress)

Venezia:

"...accordo Venezia-Rfi per potenziamento linee scalo..."
(Ansa, Il sole 24 ore, Il Nautilus, Ferpress, Messaggero Marittimo, Informatore Navale)

Genova:

"...Export, Genova è il porto del nord Italia..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Fast Corridor ferroviario tra La Spezia e Padova..."
(The Medi Telegraph)

Ancona:

"...incremento di passeggeri +29%..." (Il Nautilus, Ferpress)

Civitavecchia:

"...si apre un altro fronte..." (Civonline)

Napoli:

"...Dragaggi, Napoli alle batture finali..." (Informazioni Marittime)

Bari:

"...punta sulla Turchia..." (Il Nautilus, Messaggero Marittimo)

"...Loop Ports..." (Messaggero Marittimo)

Taranto:

"...Yilport si presenta..." (The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale)

"...punta sulla Turchia..." (Il Nautilus, Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Isia global service idonea alle operazioni portuali..."
(Messaggero Marittimo, Ferpress)

Cagliari:

"...Calo navi passeggeri ma cresce il terminal..." (Ansa, PressMare)

Messina:

"...Authority dello Stretto..." (Tempo Stretto)

Augusta:

"...ora struttura ad hoc per gestione..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

IL PORTO NELLE MANI DI POCHI

Intervista a Dora Igor Murgia, Dora Murgia

Il Porto è da sempre un argomento che nella nostra città è fonte di dibattito, polemiche, divisioni. Troppo spesso ci si dimentica come sia anche fonte di ricchezza per l'economia, non solo genovese, e dignitoso sostentamento per migliaia di persone.

In questi mesi è stato inevitabile abbinare la portualità al disastro del Ponte Morandi, alle ricadute sui traffici, alla necessità di realizzare nuove infrastrutture; secondo noi c'è anche un altro argomento che sta avendo poca attenzione, ma che preannuncia uno sconvolgimento nell'assetto dello scalo più importante d'Italia. Ci riferiamo alla recente notizia dello scioglimento dell'accordo tra i soci della cordata che si era assicurata la gestione della costruenda Calata Bettolo. Da quanto ci è dato sapere, il gruppo G.I.P. (attuale gestore del terminal SECH), ha lasciato l'alleanza costituita con Msc consentendo a quest'ultima di proporsi come unico gestore della nuova Bettolo.

Non è nostra intenzione, né compito, addentrarci nelle motivazioni che stanno alla base di questa scelta imprenditoriale. Vogliamo invece sottoporre all'attenzione dell'Autorità di Sistema Portuale, delle Istituzioni Locali, alcune riflessioni sulle possibili conseguenze che questo "divorzio" potrà avere sull'assetto della portualità. È poco credibile che nessuno di questi soggetti si stia rendendo conto che il Porto di Genova sta finendo nelle mani di un solo, seppur importante, operatore.

Traghetti, crociere, rinfuse ed ora, se le notizie che circolano sono vere, due terminal che, da piano regolatore portuale, sono destinati e già utilizzati per movimentare containers.

Non c'è solo una valutazione su un eventuale aspetto giuridico (risulta ancora in vigore la Legge 84/94 che all'articolo 18 comma 7 recita "l'impresa concessionaria... non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività... sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti") che sarebbe interessante capire come verrà interpretato e fatto rispettare, ma si evidenzia il disegno di una portualità diversa da quella finora conosciuta.

Già l'ingresso di Fondi di investimento in alcuni terminal hanno cambiato l'assetto azionario emarginando il ruolo di chi il terminalismo a Genova lo ha inventato, investendo, facendo utili e superando momenti di crisi senza creare traumi occupazionali.

Non è dato sapere se la stessa accortezza sarà utilizzata dai gestori dei Fondi che, per loro natura, guardano più all'interesse economico che all'aspetto sociale. Salvo prova contraria, va però considerata come un'opportunità il fatto che investitori internazionali decidano di puntare sul Porto di Genova.

Ciò che appare all'orizzonte consegna però alcune novità ed altrettante riflessioni: è giusto accettare passivamente (o magari spingere affinché ciò avvenga in modo più o meno occulto) che nei fatti, il destino del-

lo scalo finisca nelle mani di un solo, per quanto importante, armatore? Siamo di fronte ad uno stravolgimento della portualità, per come l'abbiamo conosciuta in questi anni, con il dominio sul mercato degli armatori che possono rendere marginale il ruolo del terminalismo puro. Ciò, assieme alla sempre più spinta automazione, quali effetti provocheranno su Genova e sulla sua occupazione?

La città ha già perso troppi posti di lavoro e gli investimenti sul nostro porto devono coniugarsi anche con il bisogno di offrire opportunità d'impiego ai molti giovani che sul territorio faticano a trovare risposte che sempre di più ricercano fuori dai nostri confini, elemento questo che incide sulla crescita generale della nostra città. Quali regole è necessario inserire affinché tutto ciò non si traduca in uno strapotere assoluto di un solo soggetto? Crediamo che le Istituzioni, Autorità di Sistema Portuale compresa, debbano avere un ruolo determinante in ciò. Non si tratta di rimettere in discussione la privatizzazione, ma di stabilire regole certe a tutela di interessi generali.

Una su tutte riguarda il lavoro. La Legge 84/94 non ha certo reso omogenea l'organizzazione del lavoro nei porti. Ogni scalo si è attrezzato come meglio ha potuto, tenendo anche conto della propria storia.

A Genova vige e funziona un accordo, a seguito anche di una gara per definire la fornitura del lavoro temporaneo (articolo 17), che vede però da tempo la stessa componente lavoro in sofferenza.

È in grado l'Autorità di Sistema Portuale di partire dalla conferma di questa organizzazione come minima richiesta prima di assegnare le concessioni?

Peraltro oggi l'emergenza è quella di rendere stabile proprio l'art. 17, cioè la Culmv. A questo soggetto è stato richiesto un piano riorganizzativo, presentato ed approvato. Nonostante ciò continua una difficoltà economica che mette in discussione l'erogazione degli stipendi, causata da crediti dovuti e non riscossi. Non siamo di fronte ad un contenzioso, ma al mancato pagamento di prestazioni già fornite. Questo non è tollerabile, non può passare il principio che a prestazione non corrisponda retribuzione; se qualche impresa non è in grado di garantire questa regola elementare, o chi sta trattando per entrare nel suo azionariato si fa carico di quanto dovuto ai lavoratori dando un primo segnale di apertura verso Genova, o a farne carico dovrà essere l'intero sistema. Uno dei fattori determinanti per il successo dello scalo in questi anni è stata la pace sociale garantita dall'equilibrio che è stato trovato e perseguito. Non retribuire i lavoratori è un atto che rompe questo equilibrio. Genova e il suo porto hanno oggi più che mai bisogno di stabilità e lavoro.

* Camera del Lavoro Genova; segretario generale Camera del Lavoro Genova; segretario generale Filt Cgil Genova

«I porti nelle mani di una politica miope»

Gestire i porti oggi? È come guidare un tir in una strada di montagna. Con gli occhi fissi sulla carreggiata, senza distrazioni, attenti a evitare ogni minimo rischio pur di non precipitare nel baratro.

Per l'avvocato Francesco Munari, docente all'Università di Genova ed esperto di diritto dei porti, «si vive insomma alla giornata, anzi peggio. Toninelli? Abbiamo avuto ministri migliori. Non si riesce poi a capire che tipo di rapporti intercorrano tra lui e il viceministro leghista Rixi... Sta di fatto che questo Governo non ha una cognizione reale delle sfide che attendono i porti da qui a vent'anni. Manca tuttora una vera politica dei trasporti che aiuti a capire verso quale direzione voglia dirigersi la nave Italia».

Il principale pericolo diventa così quello di andare alla deriva: «C'è qualcuno che sta cercando di capire come sarà il sistema dei trasporti tra quindici, vent'anni? I vettori marittimi si sono comprati tutto l'*hinterland* e adesso fanno persino i trasportatori ferroviari. Sono questi sono i fenomeni a cui bisogna guardare. Invece continuiamo a guardarci l'ombelico e intanto i vettori stanno integrando il loro *business* in modo totalizzante, conquistando posizioni di monopolio che stanno impattando sul tessuto territoriale, danneggiando le imprese che lavorano attorno alla logistica e ai porti».

Andrebbero ad esempio impedito le integrazioni verticali sulle risorse infrastrutturali, che rimangono scarse: «Non si possono regalare i terminal portuali alle grandi linee di navigazione. Dobbiamo sforzarci di tenere distinti i ruoli: fra chi fa attività di trasporto e chi fa altro. Di questo nessuno parla».

Manca peraltro una seria riflessione anche sui problemi connessi al gigantismo navale: «Perché mai dobbiamo incoraggiare compagnie come Maersk, MSC, Cma Cgm a portare nel Mediterraneo le *containership* da 22mila TEU? Perché dobbiamo subire la volontà di questi signori che riempiono il Mare Nostrum di navigli sempre più grandi? Tra breve soltanto due o tre porti saranno in grado di sostenere gli investimenti necessari a ospitare questi giganti, gli altri potranno pure chiudere i moli».

Quella di Munari è una professione di lucido pessimismo: «Ci troviamo in un vicolo cieco e nessuno s'interroga sul futuro. Un futuro dominato dai nuovi padroni del vapore ovvero i grandi venditori di Internet che si stanno costruendo le loro navi, le loro grandi catene di distribuzione, bypassando a loro volta gli stessi vettori marittimi... E in tutto questo in Italia che succede? Ci si gingilla sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema! Mi verrebbe da ridere se non ci fosse piuttosto da piangere».

Al riguardo, il suo giudizio sul Governo si fa ancora più impietoso: «Ha gestito e sta gestendo in maniera pessima tutta la questione sull'imposizione fiscale relativa ai canoni demaniali incassati dalle AdSP, che la Commissione di Bruxelles sbaglia a considerare imprese che esercitano attività economiche. Invece di difendere l'esistente, l'esecutivo giallo-verde ha preferito non aprire bocca, limitandosi a spedire a Bruxelles lettere concilianti nelle quali apriva a possibili correttivi dello *status quo*».

- segue

Per Munari la natura giuridica delle Autorità portuali è invece chiarissima («Non sono imprese, punto») e l'Italia dovrebbe quindi opporsi alla Commissione, ricorrere al tribunale di Lussemburgo e se ciò non bastasse anche alla Corte di Giustizia. «Invece siamo zitti e accettiamo come se niente fosse i diktat della Commissione». Da qui la sua denuncia: «Ci governa un pressapochismo allarmante. Ma davvero lo Stato italiano vuole appaltare la sua politica dei trasporti a un gruppo di funzionari della DG Comp? Affidarsi a loro è come chiedere ai vampiri di tenere di notte i nostri bambini. Molto probabilmente nel MIT c'è gente mal preparata o poco consigliata che non sa quali sono gli interlocutori europei e di che cosa parlare con loro».

E se provassimo a cambiare la natura giuridica delle Autorità di Sistema? «Finiremmo dalla padella alla brace. Se venissero trasformate in Enti pubblici economici, le AdSP non potrebbero più ricevere alcun finanziamento pubblico perché questo si configurerebbe come aiuto di Stato!». Quando al modello Spa, «di che cosa stiamo parlando? Avrebbe un senso solo se ci decidessimo di affrontare il tema della privatizzazione dei beni demaniali. Viceversa, che tipo di vantaggio potremmo ottenere da Spa di natura pubblica? Non gestirebbero alcunché dal momento che i porti sono già in mano ai privati attraverso le concessioni. Gli unici, residui ambiti di loro competenza sarebbero quelli della rendita immobiliare e della regolamentazione. Impensabile. Così come è impensabile che una Spa pubblica possa farsi gare private che esorbitino dal rispetto delle normative sugli aiuti di Stato».

Munari è convinto che si tratti insomma di una soluzione sbagliata a un problema vero: «Semplificare vuol dire prima di tutto procedere a una revisione della norma sugli appalti pubblici, applicando in modo corretto le direttive dell'Unione europea. Noi invece siamo riusciti a complicare tutto, a trasformare le direttive comunitarie in un Vietnam non solo per i porti ma anche per tutte le altre PA. Siamo diventati il Paese dei grandi investimenti mai realizzati, son trent'anni che parliamo del Terzo Valico... Dopodiché abbiamo anche 14mila autorità pseudo-indipendenti che esorbitano dai loro compiti istituzionali, così condizionando le attività di altre amministrazioni. Per dire, non sarebbe male se dal Governo arrivasse un poco di chiarezza sui ruoli di [ART](#) (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e di [ANAC](#) (Autorità Nazionale AntiCorruzione)».

Per l'avvocato marittimista l'origine dei problemi è insomma sempre la stessa: «Ognuno dice quello che vuole senza fare sistema a livello istituzionale, per cui c'è un caos totale». Un ragionamento che vale anche per [Assoporti](#): «Bisognerebbe che l'intero cluster portuale valorizzasse l'Associazione invece di andare ognuno per proprio conto. La democrazia diretta è applicata a tutti i livelli, così ognuno si sente libero di dire quello che vuole».

Munari chiede tempo a chi invoca una riforma della riforma Delrio ad appena due anni dalla sua entrata in vigore: «Per testare l'efficienza dei nuovi sistemi portuali ci vogliono almeno quindici anni, metterli in discussione ora non ha senso. Quello che dobbiamo fare è cercare di applicare, correttamente, le norme che già ci sono. Bisogna restituire ai porti la loro autorevolezza come articolazione dello Stato, bisogna guadagnare terreno sul fronte della competitività. Vedo invece che tanti presidenti di Autorità Portuali vanno in gita premio in Asia, passano dieci giorni chi a Singapore chi a Shanghai, non si sa bene a fare che cosa. In Cina c'è un Governo che vuole investire miliardi di euro verso l'Eurasia e noi siamo ancora qui a discutere di Spa... C'è un gap incredibile, ve ne rendete conto sì o no?».

Digitalizzazione, si paga entro domani

Le domande vanno inoltrate in via telematica il 14 marzo 2019

Alessandro Sacrestano

Scade domani il termine per completare, attraverso il pagamento, gli investimenti per fruire del voucher digitalizzazione. Il decreto direttoriale del Mise del 1° agosto, infatti, ha prorogato il termine per l'ultimazione delle spese connesse agli interventi di digitalizzazione dei processi aziendali e ammodernamento tecnologico proprio al 14 dicembre 2018. Nello stesso decreto, poi, è stato stabilito che il termine per la presentazione delle richieste di erogazione fosse prorogato al 14 marzo 2019.

Come ricordato dal ministero dello Sviluppo economico, infatti, le domande di erogazione del vou-

cher possono essere presentate solo attraverso la procedura informatica appositamente creata nella sezione «Accoglienza Istanze», cliccando sulla misura «Voucher per la digitalizzazione». La stessa procedura, tra l'altro, deve essere utilizzata anche per presentare le comunicazioni di rinuncia alle agevolazioni e/o le richieste di variazione del soggetto beneficiario.

L'accesso alla procedura dovrà essere eseguito avendo a portata di mano la casella di posta elettronica certificata attiva e riportata nel Registro delle imprese e la Carta nazionale dei servizi con il relativo Pin, rilasciato con la stessa.

Alla richiesta andranno allegati:

- i titoli di spesa recanti le specifiche diciture previste dalla normativa di attuazione;
- gli estratti del conto corrente utilizzato per i pagamenti connessi alla realizzazione del progetto agevolato;
- le liberatorie sottoscritte dai for-

nitore dei beni e dei servizi acquistati, predisposte sulla base dello schema di cui all'allegato n. 4 al decreto direttoriale 24 ottobre 2017;- il resoconto sulla realizzazione del progetto, redatto secondo lo schema di cui all'allegato n. 5 al decreto direttoriale 24 ottobre 2017.

I beneficiari dovranno essere attenti a rispettare le specifiche prescrizioni previste per i pagamenti. Infatti, l'omissione della causale «Bene acquistato ai sensi del decreto Mise 23 Settembre 2014» nel bonifico effettuato dall'impresa beneficiaria, per il pagamento dei titoli di spesa ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera a) del decreto 24 ottobre 2017, può comportare la revoca delle agevolazioni concesse, qualora nel bonifico effettuato l'omissione della causale non permetta la piena tracciabilità e riconducibilità del pagamento al titolo di spesa cui si riferisce.

Coniuga crescita del business con i principi di sostenibilità sociale e ambientale

TRIESTE – A seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione, Fincantieri ha pubblicato sul proprio sito (www.fincantieri.com/it/sostenibilita) il Piano di Sostenibilità. Si tratta di una tappa fondamentale del percorso intrapreso dall'azienda volto alla diffusione e al consolidamento della cultura della sostenibilità, un elemento che acquisisce sempre maggior rilievo per creare valore nel lungo periodo.

Il Piano risponde ad alcune fra le maggiori sfide globali, come i "Sustainable Development Goals" delle Nazioni Unite, e concretizza la visione strategica di Fincantieri. Grazie all'integrazione tra il Piano di Sostenibilità ed il Business Plan, Fincantieri sarà in grado di gestire la risposta alle sfide dei mercati di oggi e di domani coniugando crescita del business e solidità finanziaria in accordo con i principi di sostenibilità sociale e ambientale.

Il documento declina gli impegni assunti dal Gruppo nelle quattro aree principali in cui è articolato il Business Plan (Visibilità a lungo termine, Nuovi orizzonti e mercati, Innovazione, Produzione snella), in obiettivi qualitativi e quantitativi in materia di sostenibilità per il periodo 2018-2022.

I principali impegni sulla sostenibilità di Fincantieri sono la diffusione della cultura della sostenibilità, la promozione di una catena di fornitura responsabile, il coinvolgimento dei dipendenti, il costante miglioramento della salute e della sicurezza negli ambienti di lavoro, il supporto all'innovazione tecnologica, il mantenimento dei livelli di soddisfazione e fiducia dei clienti, il continuo dialogo e sostegno delle comunità locali, la riduzione degli impatti ambientali contribuendo alla lotta ai cambiamenti climatici.

Il rendiconto sul raggiungimento degli obiettivi sarà comunicato periodicamente in occasione della pubblicazione dei futuri Bilanci di Sostenibilità.

Corridoi ed efficienza logistica dei territori. SRM e Contship pubblicano un nuovo studio

(FERPRESS) – Napoli, 13 DIC – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia, hanno voluto dar corpo alla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

La finalità dello studio è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine, con approccio innovativo, si propone di individuare anche le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il QLI2-Quality Logistics Italian Index elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.

"Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile", dichiara Daniele Testi, Direttore Marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia. "Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro".

"La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi", afferma Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. "Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche – in termini contrattuali – più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo".

Sono gli scali di Genova, Venezia e La Spezia, scelti per rapidità e fattore costi

Tre i porti preferiti dalle imprese

*È quanto emerge da un'indagine realizzata da Srm e Contship Italia sui corridoi **logistici** maggiormente utilizzati, sulla scorta delle risposte di 400 importatori ed esportatori intervistati*

Sono rapidità e regolarità dei servizi del porto, nonché costi del servizio di trasporto tra il porto e la destinazione inland le variabili a cui le imprese manifatturiere attribuiscono maggiore importanza. È quanto emerge dalla prima indagine sull'efficienza dei corridoi **logistici** per le merci containerizzate nelle tre principali regioni esportatrici italiane elaborata da Srm (centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo) e Contship Italia. Il lavoro puntava a dare risposte a quesiti articolati che riguardano i corridoi **logistici** utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione. Ben 400 le imprese intervistate cui sono state chieste precise informazioni sulle modalità **logistiche** e sulle strategie operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del Pil e il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

Quanto ai risultati, i principali scali marittimi di riferimento sono Genova, La Spezia e Venezia

e l'autotrasporto è la principale modalità di collegamento con le banchine (secondo l'81% degli intervistati), con l'intermodalità ferroviaria (19%) che stenta ancora ad accelerare. L'analisi per Paesi di destinazione dell'export mostra poi una prevalenza generale della direttrice Italia-Asia.

In particolare la Lombardia è più orientata verso l'Asia (58% delle imprese), il Veneto verso America settentrionale e Asia in modo più equilibrato (rispettivamente 41% e 39%), e lo stesso vale per l'Emilia Romagna dove lo stesso dato diventa 47% e 44%. Shanghai e New York i punti di riferimento portuali per Asia e Stati Uniti. Le importazioni avvengono in modo prevalente dall'Asia dove in tutto il territorio la percentuale si attesta al 73%. La maggior parte delle imprese intervistate esternalizza le attività di **logistica**: nel caso dell'export l'85% delle aziende, mentre per l'import il 71%. Per quanto riguarda le clausole contrattuali, prevalgono le imprese che utilizzano la resa Ex-works (costi e rischi del trasporto a carico del compratore): nel caso delle esportazioni il 64% e per le importazioni il 46%.

- segue

Dall' indagine Srm e Contship hanno ricavato il nuovo indice Quality Logistics Italian Index (QLI2) che misura il giudizio delle imprese per il proprio sistema logistico di riferimento, attribuendo un valore di soddisfazione e importanza a dieci parametri. Attraverso il QLI2 lo studio si propone di evidenziare punti di forza e aree prioritarie di intervento, una fotografia che ha l' ambizione di estendere il raggio di analisi ad altre regioni italiane attraverso la creazione di un osservatorio permanente.

«Contship ha deciso di promuovere lo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. E' inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato, con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile», ha concluso Daniele Testi, direttore marketing di Contship Italia. «Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell' innovazione digitale e della sostenibilità». (riproduzione riservata)

SRM e Contship, indagine su efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate

Corridoi ed efficienza logistica nell'indagine di SRM e Contship: 400 imprese intervistate sulle modalità logistiche e sulle strategie operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del PIL ed il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Principali porti di riferimento per le imprese in analisi: Genova, La Spezia e Venezia

NAPOLI - L'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate, analizzata attraverso il punto di vista delle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, questa l'analisi affrontata dall'Indagine realizzata da SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

Lo studio, spiegano SRM e Contship, intende offrire un percorso dove per fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente. Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine vuole individuare le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il QLI2-Quality Logistics Italian Index elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di **come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.**

- segue

“Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile”, spiega Daniele Testi, direttore marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia. “Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell’innovazione digitale e della sostenibilità. Il QL12 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro”.

“La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi”, afferma Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. “Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche - in termini contrattuali - più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo”.

SRM E CONTSHIP: Presentato un nuovo studio “Corridoi ed efficienza logistica dei territori”

Risultati di un'indagine sulle imprese manifatturiere

Lo studio “Corridoi ed efficienza logistica dei territori” è il frutto di una survey, progettata e realizzata da SRM e Contship, con l'obiettivo di offrire una fotografia delle scelte logistiche di un panel di 400 imprese manifatturiere, localizzate in tre regioni che rappresentano poco più del 40% del PIL italiano e il 52,7% dell'interscambio commerciale totale del nostro Paese: Lombardia, Emilia Romagna e Veneto.

L'indagine si concentra sui “corridoi” logistici utilizzati dalle imprese che utilizzano i container per trasportare le proprie merci, sulle modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e sui porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

Napoli, Milano, 13 dicembre 2018 – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia, hanno voluto dar corpo alla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i “**corridoi logistici utilizzati dalle imprese**” che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

La finalità dello studio è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine, con approccio innovativo, si propone di individuare anche le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il **QLI2-Quality Logistics Italian Index** elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.

- segue

“Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile”, dichiara **Daniele Testi, Direttore Marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia**. “Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro”.

“La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi”, afferma **Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM**. “Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche – in termini contrattuali – più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo”.

Export, Genova è il porto del Nord Italia

Genova - Lo rivela uno studio di Contship con Srm (Intesa San Paolo).

Genova - Genova è il porto naturale per l'export della Lombardia e dell'Emilia Romagna. E a sorpresa contende a Venezia anche il primato per le aziende del Veneto. È lo studio di Contship Intesa San Paolo Srm a consegnare la coppa di primo porto delle imprese del Nord alle banchine del capoluogo ligure. **In totale il 72% degli imprenditori intervistati dal sondaggio, ha risposto che utilizza lo scalo ligure come porto di partenza per l'export dei propri prodotti.**

Lo studio di SRM e Conthsip su corridoi ed efficienza logistica

Cresce 400 imprese intervistate sulle modalità logistiche e sulle strategie operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del PIL ed il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

- I principali porti di riferimento per le imprese sono Genova, La Spezia e Venezia ed è la strada la principale modalità di collegamento con gli scali (secondo l'81% degli intervistati), con l'intermodale (19%) che stenta ancora ad accelerare; il dato presenta comunque differenze territoriali.

- L'analisi per Paesi di destinazione dell'export mostra una prevalenza generale della direttrice Italia-Asia. In particolare, la Lombardia è più orientata verso l'Asia (58% delle imprese), il Veneto verso America settentrionale e Asia in modo più equilibrato (rispettivamente 41% e 39%), idem per l'Emilia Romagna dove lo stesso dato diventa 47% e 44%. Shanghai e New York i punti di riferimento portuali per Asia e USA.

- Le importazioni avvengono in modo prevalente dall'Asia dove in tutto il territorio la percentuale si attesta sul 73%.

- La maggior parte delle imprese esternalizza la logistica; nel caso dell'export l'85% delle imprese, per l'import il 71%. Per quanto riguarda le clausole contrattuali utilizzate, prevalgono le aziende che utilizzano la resa Ex-works (costi e rischi del trasporto a carico del compratore): nel caso delle esportazioni 64%; per le importazioni il 46%.

- segue

- Dall'indagine SRM e Contship hanno ricavato un nuovo indice: il Quality Logistics Italian Index (QLI2) che misura il giudizio delle imprese per il proprio sistema logistico di riferimento partendo da 10 parametri per ciascuno dei quali ogni impresa ha attribuito un valore di soddisfazione e importanza.

- Attraverso il QLI2 lo studio si propone di evidenziare i punti di forza e le aree prioritarie di intervento. Una fotografia parziale che ha l'ambizione di estendere il raggio di analisi ad altre regioni italiane attraverso la creazione di un osservatorio permanente.

Napoli, Milano, 13 dicembre 2018 – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia, hanno voluto dar corpo alla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

La finalità dello studio è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni.

L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

- segue

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine, con approccio innovativo, si propone di individuare anche le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il QLI2-Quality Logistics Italian Index elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.

“Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile”, dichiara

- segue

Daniele Testi, Direttore Marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia. “Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell’innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro”.

“La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi”, afferma Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. “Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche - in termini contrattuali - più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo”.

SRM e Contship pubblicano un nuovo studio: Corridoi ed efficienza logistica dei territori. Risultati di un'indagine sulle imprese manifatturiere

-400 imprese intervistate sulle modalità logistiche e sulle strategie operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del PIL ed il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

-I principali porti di riferimento per le imprese sono Genova, La Spezia e Venezia ed è la strada la principale modalità di collegamento con gli scali (secondo l'81% degli intervistati), con l'intermodale (19%) che stenta ancora ad accelerare; il dato presenta comunque differenze territoriali.

-L'analisi per Paesi di destinazione dell'export mostra una prevalenza generale della direttrice Italia-Asia. In particolare, la Lombardia è più orientata verso l'Asia (58% delle imprese), il Veneto verso America settentrionale e Asia in modo più equilibrato (rispettivamente 41% e 39%), idem per l'Emilia Romagna dove lo stesso dato diventa 47% e 44%. Shanghai e New York i punti di riferimento portuali per Asia e USA.

-Le importazioni avvengono in modo prevalente dall'Asia dove in tutto il territorio la percentuale si attesta sul 73%.

-La maggior parte delle imprese esternalizza la logistica; nel caso dell'export l'85% delle imprese, per l'import il 71%. Per quanto riguarda le clausole contrattuali utilizzate, prevalgono le aziende che utilizzano la resa Ex-works (costi e rischi del trasporto a carico del compratore): nel caso delle esportazioni 64%; per le importazioni il 46%.

-Dall'indagine SRM e Contship hanno ricavato un nuovo indice: il Quality Logistics Italian Index (QLI2) che misura il giudizio delle imprese per il proprio sistema logistico di riferimento partendo da 10 parametri per ciascuno dei quali ogni impresa ha attribuito un valore di soddisfazione e importanza.

-Attraverso il QLI2 lo studio si propone di evidenziare i punti di forza e le aree prioritarie di intervento. Una fotografia parziale che ha l'ambizione di estendere il raggio di analisi ad altre regioni italiane attraverso la creazione di un osservatorio permanente.

Napoli, Milano, 13 dicembre 2018 – SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia, hanno voluto dar corpo alla prima indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepita dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, ovvero Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

La finalità dello studio è anche quella di iniziare un percorso dove si possano fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine, con approccio innovativo, si propone di individuare anche le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il QLI2-Quality Logistics Italian Index elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.

"Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile", dichiara Daniele Testi, Direttore Marketing e

- segue

Corporate Communication del Gruppo Contship Italia. “Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell’innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro”.

“La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi”, afferma Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. “Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche – in termini contrattuali – più diffuse presso le imprese che lavorano con l’estero. Non dimentichiamo infatti che l’Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l’efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo”.

Informazioni Marittime

Il mercato logistico italiano è cinese. Indagine SRM-Contship

Report su 400 imprese di Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. Il principale mercato è l'import-export asiatico

Il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) del gruppo Intesa Sanpaolo e il gruppo Contship Italia hanno avviato un'indagine sull'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate così come percepite dalle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Un panel di 400 imprese manifatturiere che rappresentano poco più del 40 per cento del PIL e poco più della metà dell'interscambio commerciale totale dell'Italia.

Sono stati analizzati i corridoi logistici utilizzati dalle imprese che movimentano container, le modalità di trasporto e i porti utilizzati. Servirà a dare indicatori a imprese, istituzioni e politica le scelte da fare per i prossimi anni. L'ambizione di SRM e Contship è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

È emerso che il principale mercato siano i paesi asiatici, all'interno del "piano Marshall" cinese, la via della seta (o belt and road initiative, o one belt one road). Il risultato finale di questa analisi, battezzata QLI2-Quality Logistics Italian Index, vuole offrire una chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in importazione ed esportazione e come incrementare la competitività.

Scarica lo studio

«Le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. I consumatori finali stanno assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti su tempi e luoghi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile», commenta Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del gruppo Contship Italia. ½Nel 2019 – continua - Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro».

«Vogliamo indicare quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche, in termini contrattuali, più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero», spiega Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. «L'Italia – continua - realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro». Il QLI2 ha realizzato un indice rivolto far valutare alle imprese l'efficienza delle infrastrutture e dei processi logistici, che «potranno fornire indicazioni per il decisore pubblico per essere più competitivo», aggiunge Panaro.

SRM e Contship, indagine su efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate

Corridoi ed efficienza logistica nell'indagine di SRM e Contship: 400 imprese intervistate sulle modalità logistiche e sulle strategie operative del loro import-export via mare attraverso l'utilizzo dei container, in tre regioni che rappresentano il 40% del PIL ed il 52,7% dell'import-export del Paese: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Principali porti di riferimento per le imprese in analisi: Genova, La Spezia e Venezia

NAPOLI - L'efficienza dei corridoi logistici per le merci containerizzate, analizzata attraverso il punto di vista delle imprese manifatturiere di tre tra le principali regioni esportatrici italiane, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, questa l'analisi affrontata dall'Indagine realizzata da SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e il Gruppo Contship Italia.

Il lavoro ha cercato di dare delle risposte a quesiti complessi e articolati che riguardano i "corridoi" logistici utilizzati dalle imprese che impiegano i container per trasportare le proprie merci, le modalità di trasporto usate per raggiungere le infrastrutture portuali dalla sede dell'impresa e viceversa, e anche i porti italiani più utilizzati per raggiungere i mercati di destinazione.

Lo studio, spiegano SRM e Contship, intende offrire un percorso dove per fornire indirizzi alle istituzioni, alle imprese, alle associazioni di categoria su quali siano gli interventi prioritari per spingere l'acceleratore sul comparto nei prossimi anni. L'ambizione è di estenderlo progressivamente ad altre regioni italiane trasformando la ricerca in un osservatorio permanente.

Appare significativo, ad esempio, il fatto che il principale mercato in import ed export del panel selezionato siano i paesi asiatici; questo in un momento in cui è forte il dibattito sulla Belt & Road Initiative e su quale posizione debba assumere il nostro Paese nei confronti di questo progetto cinese che ormai è diventato realtà.

L'indagine vuole individuare le variabili logistiche cui le imprese manifatturiere danno maggiore importanza e quelle di cui sono maggiormente soddisfatte rispetto al sistema logistico di riferimento. Sono presenti anche spaccati regionali che vengono offerti per mostrare le differenze territoriali nella valutazione complessiva dei servizi di cui si fruisce. Il risultato finale di questa analisi è il QLI2-Quality Logistics Italian Index elaborato complessivamente per le regioni e singolarmente per ciascuna di esse.

In definitiva, lo studio offre una interessante chiave di lettura di come le imprese manifatturiere abbiano organizzato la propria logistica in import ed export (di merce containerizzata) e quali siano i driver su cui puntare sempre più nel futuro per aumentare la competitività del sistema complessivo.

"Contship ha deciso di promuovere questo studio cosciente del fatto che le aziende manifatturiere competono in maniera sempre più rilevante attraverso le loro supply chain. È inoltre evidente come i consumatori finali, seppur ancora inconsapevoli del ruolo strategico della logistica, stiano assumendo una centralità nei processi di mercato con pretese nuove e sempre più stringenti in termini di luoghi e tempi di consegna. In Italia, come in Europa, permangono i vecchi problemi e nascono nuovi ostacoli che si frappongono allo sviluppo di una politica dei trasporti integrata e sostenibile", spiega Daniele Testi, direttore marketing e Corporate Communication del Gruppo Contship Italia. "Nel 2019 Contship celebra 50 anni di attività da operatore indipendente e con questa iniziativa vuole contribuire al dibattito sulla necessità di modernizzare il modello della logistica primaria. Crediamo sia necessario accorciare la distanza tra committenza e operatori, troppo spesso ingaggiati sul tema del costo e troppo poco sulla creazione di valore attraverso le leve dell'innovazione digitale e della sostenibilità. Il QLI2 sembra registrare una scarsa attenzione su queste tematiche nonostante sia evidente che su questi fattori ci giocheremo la sfida competitiva del futuro".

"La sinergia che abbiamo con Contship ha una valenza strategica per un centro studi come il nostro, fortemente orientato a fornire agli operatori marittimi analisi e dati che abbiano poi anche risvolti pratici ed operativi", afferma Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM. "Il lavoro effettuato ha un approccio innovativo ed è rivolto a fornire indicazioni su quali sono i corridoi marittimi che canalizzano il nostro import-export via container, i porti maggiormente utilizzati e le modalità logistiche - in termini contrattuali - più diffuse presso le imprese che lavorano con l'estero. Non dimentichiamo infatti che l'Italia realizza oltre un terzo del proprio interscambio commerciale via mare per un totale di oltre 240 miliardi di euro. Altro obiettivo importante è stata la costruzione di un indice rivolto a valutare, da parte delle imprese, l'efficienza delle nostre infrastrutture e dei processi logistici; questi parametri monitorati nel tempo, potranno fornire indicazioni anche per il decisore pubblico circa le giuste policy che il nostro Paese deve adottare per essere più competitivo".

LOGISTICA Circle all'assemblea annuale di Alice

Alliance per la diffusione di logistica e supply chain in Europa

GENOVA – Circle Spa, società a capo dell'omonimo gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato Aim Italia, ha partecipato ieri in rappresentanza della rete di imprese Log@Sea all'Assemblea annuale della piattaforma per le tecnologie nella logistica Alice (Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe).

Alice è stata concepita per sviluppare una strategia globale per la gestione dell'innovazione, della ricerca, della diffusione sul mercato della logistica e della supply chain in Europa.

Si tratta di temi sui quali Circle è particolarmente attiva fin dalla sua fondazione, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo di iniziative legate al concetto di "Physical Internet" e alle nuove sfide della logistica.

La piattaforma Alice collabora inoltre con "DocksTheFuture", il progetto europeo nell'ambito del Programma Horizon 2020 coordinato dalla stessa Circle che avrà il compito di definire il Porto del Futuro nel 2030.

Crociere: Royal Caribbean lancia il programma 2020-2021

Sette navi della flotta rinnovate con programma restyling

Royal Caribbean si appresta a lanciare la nuova programmazione 2020-2021 con una flotta rinnovata grazie al piano di restyling Royal Amplified in cui ha investito un miliardo di dollari e che interesserà sette navi entro il 2021. Per quanto riguarda il vecchio continente, Allure of the Seas sarà la prima nave Royal Amplified della Classe Oasis a navigare in Europa, con itinerari nel Mediterraneo occidentale da Barcellona. Rinnovata anche Explorer of the Seas, che partirà da Roma, con crociere per le isole greche. Vision of the Seas affiancherà l'Allure a Barcellona per la stagione estiva e autunnale, con crociere attraverso il Mediterraneo, mentre Rhapsody of the Seas tornerà in estate a Venezia, alternando Grecia e Croazia e le isole greche. Copenhagen ospiterà Jewel of the Seas per la stagione estiva, con itinerari attraverso i fiordi norvegesi, la Scandinavia e la Russia. Brilliance of the Seas tornerà ad Amsterdam per la terza estate, navigando nel mar Baltico. Dopo le crociere da New York, Anthem of the Seas attraverserà l'Atlantico per Southampton, in Inghilterra, dopo cinque anni di assenza e si concentrerà sulle città costiere lungo il Mediterraneo, l'Europa del Nord e le Isole Canarie.

Rinnovata quest'anno, Independence of the Seas tornerà a Southampton per la stagione estiva con crociere ai fiordi norvegesi, Isole Canarie e Nord Africa, Scandinavia e Russia e nel Mar Mediterraneo italiano. Oasis of the Seas subirà una trasformazione da prua a poppa nel 2019 per diventare la prima nave del programma Royal Amplified a salpare da Cape Liberty a Bayonne, in New Jersey, a partire da maggio 2020. Adventure of the Seas tornerà a Cape Liberty, con itinerari estivi alle Bermuda, New England e Canada, alle Bahamas e ai Caraibi. Vision of the Seas offrirà tre itinerari tra Bayonne e Quebec City.

Symphony of the Seas e la sorella Harmony of the Seas torneranno rispettivamente a PortMiami e Port Canaveral, in Florida, con itinerari ai Caraibi orientali e occidentali. Brilliance of the Seas lascerà Boston in autunno, con crociere in Canada a partire da settembre 2020, mentre Grandeur of the Seas continuerà a offrire itinerari in Canada e nel New England dal porto di Baltimora. Nel 2020, San Juan, Portorico, accoglierà la rinnovata Freedom of the Seas mentre Liberty of the Seas continuerà a navigare da Galveston ai Caraibi occidentali prima del suo rinnovamento previsto all'inizio del 2021. Due delle navi rinnovate, Mariner of the Seas e Navigator of the Seas continueranno a proporre brevi vacanze ai Caraibi.

Assagenti, Banchemo augura "una buona dose di fortuna per il 2019" a Genova e al suo porto

GENOVA - "Dal profondo del mio cuore posso solo augurarvi una buona dose di fortuna per il 2019 " lo ha detto Alberto Banchemo presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi e raccomandatori genovesi, ieri in serata al tradizionale cocktail di Natale. Un anno difficile per la città e il porto di Genova messi a dura prova dai tragici eventi del 14 agosto. "Da ogni difficoltà di solito si riesce ad ottenere un'opportunità, è il mio mantra," - ha aggiunto Banchemo - " l'opportunità di questo contesto è la riscoperta della coesione e unità di intenti". Dall'immane tragedia la forza di andare avanti coesi "Le associazioni di categoria: agenti marittimi, spedizionieri, Camera di Commercio, con le istituzioni la Capitaneria di Porto, Regione e Comune, tutti attorno ad un tavolo per trovare una soluzione e dialogare."

Il presidente di Assagenti pertanto ha concluso il saluto natalizio con l'augurio che "il 2019 possa portare un po' di fortuna e ancora maggiore unione e condivisione".

Presenti al Cocktail oltre ai rappresentanti degli agenti marittimi, delle compagnie armatoriali, dei terminal portuali, il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, l'ammiraglio Nicola Carlone direttore marittimo della Liguria e della Capitaneria di porto di Genova, l'assessore regionale allo sviluppo economico, porti e logistica, Andrea Benveduti, l'assessore comunale allo sviluppo e promozione economica della città, Giancarlo Vinacci.

Assagenti, Banchemo augura "una buona dose di fortuna per il 2019" a Genova e al suo porto

GENOVA - *"Dal profondo del mio cuore posso solo augurarvi una buona dose di fortuna per il 2019"* lo ha detto **Alberto Banchemo presidente di Assagenti**, l'associazione degli agenti marittimi e raccomandatori genovesi, ieri in serata al **tradizionale cocktail di Natale**. Un anno difficile per la città e il porto di Genova messi a dura prova dai tragici eventi del 14 agosto. *"Da ogni difficoltà di solito si riesce ad ottenere un'opportunità, è il mio mantra," - ha aggiunto Banchemo - "l'opportunità di questo contesto è la riscoperta della coesione e unità di intenti"*. Dall'immane tragedia la forza di andare avanti coesi *"Le associazioni di categoria: agenti marittimi, spedizionieri, Camera di Commercio, con le istituzioni la Capitaneria di Porto, Regione e Comune, tutti attorno ad un tavolo per trovare una soluzione e dialogare."*

Il presidente di Assagenti pertanto ha concluso il saluto natalizio con l'augurio che *"il 2019 possa portare un po' di fortuna e ancora maggiore unione e condivisione"*.

Presenti al Cocktail oltre ai rappresentanti degli agenti marittimi, delle compagnia armatoriali, dei terminal portuali, il **presidente di Federagenti Gian Enzo Duci**, l'ammiraglio **Nicola Carlone direttore marittimo della Liguria e della Capitaneria di porto di Genova**, l'**assessore regionale allo sviluppo economico, porti e logistica, Andrea Beneduti**, l'**assessore comunale allo sviluppo e promozione economica della città, Giancarlo Vinacci**.

l' esempio greco

La cura del Dragone ha messo il turbo al Pireo

Nel 2016 la Cosco ha rilevato la maggioranza dello scalo: traffico container da record

L' ingresso dei cinesi nel porto del Pireo ha segnato anche il loro sbarco in forze nel Mediterraneo. Un preludio alla Bri, la Belt & road initiative, lanciata nel 2013. Già nel 2011, infatti la Cosco (China ocean shipping company) ha cominciato a investire nel porto greco fortemente colpito dagli effetti della crisi globale. E la cura cinese sembra aver fatto bene allo scalo greco di transhipment, nonostante i dubbi sollevati da alcuni operatori del settore riguardo all' acquisto del porto da parte della compagnia asiatica, avvenuto nel 2016. Due anni fa, infatti si è concretizzata l' acquisizione, da parte di Cosco, del 51% della Port Authority del Pireo per 280,5 milioni di euro, ai quali, dopo cinque anni, si aggiungeranno altri 88 milioni che porteranno le quote cinesi al 67% e l' investimento a 368,5 milioni. La privatizzazione del porto durerà fino al 2052.

A evidenziare la crescita dello scalo sono i dati dei container movimentati. Nel 2010 il Pireo contava circa un milione di teu (contenitori da 20 piedi). Ma nel 2011 era già iniziata la salita, con circa 2 milioni di teu. Nel 2017 il Pireo ha totalizzato oltre 4 milioni di container e nel 2018, afferma Gian Enzo Duci, presidente di **Federagenti** (la Federazione italiana degli agenti marittimi), «si avvia a raggiungere i 4,5 milioni». Insomma, prosegue, «i cinesi hanno rappresentato un elemento di spinta per il Pireo. Uno scalo che era considerato non affidabile anche per la forte sindacalizzazione dei lavoratori. La conduzione cinese ha ribaltato questa situazione. E ora il porto viene considerato uno dei meno sindacalizzati al mondo. Certo l' assenza di conflittualità sindacale è da analizzare: non è chiaro quali siano le ragioni e potrebbe far nascere qualche preoccupazione riguardo alle modalità di gestione del porto. Tuttavia è un fatto che il Pireo sia divenuto uno dei più importanti e affidabili scali di transhipment nel Mediterraneo e che abbia anche generato nuovi posti di lavoro». Il porto, prosegue Duci, «sta crescendo anche nel settore passeggeri. Non è ancora tornato ai suoi massimi storici, che erano di circa 20 milioni di passeggeri. Credo che ora sia intorno ai 15 milioni, mettendo insieme crociere e traghetti. Ma sicuramente sta diventando una destinazione crocieristica importante. Qualcuno comincia a vederlo come un punto di riferimento per il mercato, che sta nascendo, di operatori cinesi che cominciano a gestire in prima persona il settore delle crociere».

Meno positiva, per la Cina, invece, afferma Duci, la logistica terrestre che, nel progetto della Bri, dovrebbe supportare i collegamenti ferroviari. «I cinesi - chiarisce - pensavano forse che sarebbe stato

- segue

più facile realizzare le infrastrutture su ferro verso i Balcani. E invece stanno scoprendo che costruire le ferrovie non è semplice.

Quindi per ora continuerà a essere conveniente fare transshipment al Pireo e portare i container, su navi feeder, a Savona, per far arrivare le merci nel Nordovest italiano, in Pianura Padana e in Svizzera, o a Trieste per indirizzare i carichi verso l' Austria, l' Ungheria e la Baviera».

Non tutti gli operatori però sono convinti che l' operazione di vendita del Pireo ai cinesi sia stata positiva. Manuel Grimaldi, alla guida del gruppo omonimo, una delle principali compagnie armatoriali nel settore delle Autostrade del mare, ha più volte sottolineato come la vendita di un porto europeo a operatori non europei rappresenti un errore, dal punto di vista strategico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

R.d.F.

Toninelli, l'ultima svolta "Il Terzo Valico si farà bloccarlo costa troppo"

Genova Fermare il Terzo Valico costerebbe 1,2 miliardi di euro. E allora la nuova linea ferroviaria che collegherà Genova a Tortona e di qui con Milano «non può non andare avanti». Dopo la Tap in Salento per la seconda volta il ministro Danilo Toninelli è costretto a dare il via libera ad una delle grandi opere contestate dal Movimento Cinque Stelle. Se sulla Tav la partita è ancora aperta e si gioca a colpi di manifestazioni in piazza, per la Tap la resa è già arrivata nei mesi scorsi e ora tocca al Terzo Valico. Il ministro Toninelli spiega così su Facebook il via libera, pur dato a malincuore: «Il totale dei costi del recesso ammonterebbe a circa 1,2 miliardi di soldi pubblici. Di conseguenza il Terzo Valico non può che andare avanti. Ma farlo andare avanti non significa condurlo a termine così com'è, bensì rendere l'opera efficiente rispetto agli scopi». Da mesi l'opera è congelata dalla valutazione costi benefici, nonostante i cantieri ormai avanzati. Il Terzo Valico è lungo 53 chilometri, prevalentemente in galleria, oltre a 14 chilometri di linee di interconnessione con la rete che già esiste. L'opera è divisa in sei lotti e i lavori dovrebbero essere completati nel 2023.

Complessivamente il Terzo Valico costa 6,2 miliardi, di cui 1,5 miliardi già spesi: quattro lotti su sei sono in corso di costruzione, il primo lotto è vicino al 90%, gli altri dal 60% al 20%. Per il quinto lotto i lavori non sono partiti, il sesto deve invece essere ancora finanziato.

L'opera è fortemente voluta dalle istituzioni locali genovesi e dalle associazioni imprenditoriali di tutto il Nord Ovest, tanto che proprio in questi giorni erano in corso incontri per organizzare una manifestazione come quella pro-Tav che si è svolta a Torino.

A favore del Terzo Valico si è speso persino il cardinale Angelo Bagnasco, l'arcivescovo di Genova, che in occasione della messa celebrata nel cantiere non ha usato mezzi termini: fermare i lavori a questo punto «sarebbe un suicidio».

Adesso Toninelli elenca i numeri dell'analisi sui costi benefici: «Il costo dell'opera a finire, attualizzato a 30 anni, supererebbe i benefici per una cifra di 1 miliardo e 576 milioni». Sul versante giuridico, l'analisi svolta fa «una previsione sui costi di abbandono dell'opera» che tra risarcimenti vari ammontano a un miliardo e 200 milioni.

- segue

Impossibile quindi non andare avanti, anche se il ministro non manca di sottolineare che si tratta di un'opera « complessa e molto onerosa, interamente pagata con soldi pubblici, sulla quale il Movimento 5 Stelle ha posto sin dal suo avvio forti dubbi », peggio ancora «uno dei tanti dossier avvelenati che ci hanno lasciato i professionisti della politica, ma che abbiamo affrontato senza pregiudizi». A questo punto «per rimediare almeno in parte ai danni del passato, Toninelli chiede almeno che « sia davvero ben collegato con Genova: dunque, i binari devono arrivare fin dentro il porto». Per altro il collegamento fino al porto era già stato finanziato dal precedente governo col ministro Del Rio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il ministro: "I binari però devono arrivare fin dentro il porto di Genova" I lavori Ruspe nel cantiere del Terzo Valico, la linea ferroviaria che collegherà Genova a Tortona LUCA ZENNARO/ ANSA.

NADIA CAMPINI

INFRASTRUTTURE

Terzo valico, il sì di Toninelli «Ma l' opera deve cambiare»

Le misure proposte dal ministro su porto di Genova e snodo di Alessandria Non si tratta di stravolgimenti del progetto, i lavori andranno avanti

ROMA Il terzo valico fra Milano e Genova va avanti. Parola di Danilo Toninelli. Il ministro delle Infrastrutture ha reso noti ieri i risultati dell' analisi costi-benefici sull' opera ferroviaria che costa 6,2 miliardi e dovrebbe essere conclusa nel 2023. «Il Terzo valico non può che andare avanti» - ha scritto il ministro su Facebook - perché i costi di abbandono dell' opera (spese già sostenute, penali da pagare alle imprese, ripristino dei luoghi) ammonterebbero a 2,7 miliardi di euro (1,2 di spese pregresse e 1,5 di penali), mentre l' eccedenza di costi sui benefici viene quantificata dall' analisi svolta dai tecnici del ministero sul progetto attuale dell' opera in 1,576 miliardi di euro. Bisogna anche aggiungere che in questa somma pesano 905 milioni di euro incassati in meno dallo Stato dalle accise sulla benzina. Ma ridurre le emissioni inquinanti e favorire una politica ambientale di riconversione del trasporto dalla gomma al ferro contempla costi che lo Stato non può non mettere in conto.

Nel suo post Toninelli spiega però che il progetto dovrà cambiare. Far andare avanti l' opera «non significa condurla a termine così com' è, bensì rendere l' opera efficiente rispetto agli scopi». Toninelli spiega allora che la nuova linea ferroviaria «deve essere davvero ben collegata con Genova: dunque, i binari devono arrivare fin dentro il porto».

In realtà le modifiche che propone il ministro non sono uno stravolgimento del progetto, anzi. I lavori andranno avanti e non dovrebbero subire rallentamenti se si sbloccano rapidamente il quinto lotto e i finanziamenti al sesto. Ecco le modifiche del ministro. «Bisogna rendere pienamente operativo lo snodo retroportuale di Alessandria che peraltro insiste su un' area di proprietà di Rfi e Mercitalia.

Alessandria deve essere e sarà il retroporto naturale di Genova perché ha tutte le caratteristiche per diventarlo».

La seconda: connettere la nuova linea al porto di Genova. Ma questa è una integrazione progettuale tutta di competenza di Rfi ed esula, su un piano contrattuale, dal terzo valico in senso stretto. Bene fa, però, il ministro a riproporre il tema dei raccordi con le infrastrutture portuali, tema drammatico a

-segue

Genova e nella gran parte degli scali italiani.

Toninelli indica poi «azioni a corredo che sono di vitale importanza: il potenziamento dei servizi regionali per migliorare i collegamenti delle località intermedie con l' area metropolitana genovese, la riduzione dei tempi di viaggio per i passeggeri fra Genova e le città di Milano e Torino, il possibile raddoppio della linea Andora-Finale Ligure ed interventi sul nodo ferroviario di Genova per ridurre il traffico su gomma». Anche queste modifiche non toccano l' opera e l' appalto in modo diretto.

Toninelli infine difende il suo metodo sulle grandi opere, quello dell' analisi costi-benefici a supporto di una scelta politica che tenga conto anche dei costi giuridici dell' abbandono di un' opera. Cerca di prevenire critiche che potrebbero arrivarci da fuori e dentro il Movimento. «Chi ci attacca - scrive - e dice che siamo quelli del no a prescindere, sosterrà ora che stiamo tradendo la nostra anima ambientalista. Non è così, noi siamo sempre gli stessi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Giorgio Santilli

Ferpress

Terzo Valico: Toninelli, proseguano i lavori. Interromperli costerebbe troppo

(FERPRESS) – Roma, 13 DIC – “Dopo settimane di studio e calcoli da parte della struttura del Ministero che si occupa dell’analisi costi-benefici sulle grandi opere pubbliche, sono qui a raccontarvi l’esito e la decisione in merito a una delle infrastrutture che abbiamo doverosamente messo sotto esame: il Terzo Valico dei Giovi”. Così il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli in un post sulla sua pagina di Facebook postato in serata.

“Stiamo parlando – prosegue il ministro – della nuova linea ferroviaria per merci e passeggeri che collegherà Genova con Milano e Torino e che fa parte del corridoio europeo Reno-Alpi.

Il Terzo Valico è lungo circa 53 chilometri, prevalentemente in galleria, oltre a 14 chilometri di linee di interconnessione con la rete che già esiste. L’opera è divisa in sei lotti e i lavori dovrebbero essere completati nel 2023. Complessivamente il Terzo Valico costa 6,2 miliardi, di cui 1,5 miliardi già spesi. Quattro lotti su sei sono in corso di costruzione. Il primo lotto è vicino al 90%, gli altri dal 60% al 20%. Per il quinto lotto i lavori non sono partiti, il sesto deve invece essere ancora finanziato.

Come potete capire da questi numeri, si tratta di un’opera complessa e molto onerosa, interamente pagata con soldi pubblici, sulla quale il Movimento 5 Stelle ha posto sin dal suo avvio forti dubbi.

Dalla nascita, negli anni 90, tante vicissitudini hanno riguardato il progetto: dalla sua bocciatura, per ben due volte, da parte del Ministero dell’Ambiente, sino agli scandali giudiziari che hanno portato al commissariamento di Cociv.

Insomma, siamo di fronte a uno dei tanti dossier avvelenati che ci hanno lasciato i professionisti della politica, ma che abbiamo affrontato senza pregiudizi.

Ecco a cosa serve una seria, rigorosa e finalmente obiettiva analisi costi-benefici.

Non è un vezzo o un escamotage per prendere tempo, ma l’unico metodo attendibile per dare trasparenza e supportare scientificamente le decisioni pubbliche in materia di investimenti, così da utilizzare al meglio i soldi dei cittadini. Il danaro non può essere sprecato, va usato bene e il volano infrastrutture è fondamentale per far ripartire l’economia.

Ebbene, oggi l’analisi costi benefici, che insieme alla connessa analisi giuridica verrà a breve pubblicata integralmente, ci dice questo: il costo dell’opera a finire, attualizzato a 30 anni, supererebbe i benefici per una cifra di 1 miliardo e 576 milioni. Dentro questo miliardo e mezzo ci sono varie voci, per esempio i minori ricavi dei concessionari autostradali oppure 905 milioni di euro di accise sulla benzina che non verrebbero incassate dallo Stato per via del cambio modale da strada a ferrovia.

Poi c’è il versante giuridico, e l’analisi svolta fa una previsione sui costi di abbandono dell’opera. Al miliardo e mezzo già speso, per lavori già eseguiti, che non è contemplato nell’analisi giuridica, ma che a quel punto sarebbe speso per nulla, va aggiunto almeno un decimo del valore residuo del contratto: parliamo quindi di 463 milioni da risarcire al contraente generale che sta costruendo l’infrastruttura, ossia Cociv. Abbiamo detto almeno un decimo, perché si tratta di una stima prudenziale.

Poi ci sono i lavori che il contraente generale affida a terzi, visto che realizza l’opera in proprio soltanto per il 40%: qui i costi, i danni e i mancati utili da pagare potrebbero attestarsi su una somma superiore a un decimo e ricadrebbero su rete ferroviaria italiana, quindi in definitiva sullo Stato.

Dunque, stiamo parlando almeno di un altro mezzo miliardo. Rimanendo prudenti, siamo già di fronte a 1 miliardo di costi stimati derivanti da un eventuale recesso contrattuale unilaterale, a cui si sommano circa 200 milioni per il ripristino dei luoghi.

Quindi, il totale dei costi del recesso ammonterebbe a circa 1 miliardo e 200 milioni di euro di soldi pubblici. Di conseguenza il Terzo Valico non può che andare avanti. Ma farlo andare avanti non significa condurlo a termine così com’è, bensì rendere l’opera efficiente rispetto agli scopi.

- segue

Se vogliamo rimediare almeno in parte ai danni del passato, rendendo il Terzo Valico una infrastruttura utile dal punto di vista logistico e adatta a migliorare anche il servizio regionale sulla tratta parallela, bisogna innanzitutto che esso sia davvero ben collegato con Genova: dunque, i binari devono arrivare fin dentro il porto.

Sapete quanto Genova conti nei pensieri e negli sforzi del Governo. Allora facciamo in modo che il Terzo Valico sia veramente utile alla città.

Bisogna poi rendere pienamente operativo lo snodo retroportuale di Alessandria che peraltro insiste su un'area di proprietà di Rfi e Mercitalia.

Alessandria deve essere e sarà il retroporto naturale di Genova perché ha tutte le caratteristiche per diventarlo.

Inoltre, e ci tengo particolarmente, dovremo fare in modo che si vada avanti nell'opera senza ulteriori sprechi di danaro e in assoluta sicurezza sul piano della tutela della natura e del paesaggio. Il rispetto delle prescrizioni dell'osservatorio ambientale non potrà essere un optional: e mi riferisco in particolare allo smaltimento dell'amianto e allo stop ai camion che trasportano i materiali di risulta dei cantieri. Un trasferimento che dovrà avvenire su ferro e solo marginalmente su gomma.

Senza dimenticare tutta una serie di azioni a corredo che sono di vitale importanza: il potenziamento dei servizi regionali per migliorare i collegamenti delle località intermedie con l'area metropolitana genovese, la riduzione dei tempi di viaggio per i passeggeri fra Genova e le città di Milano e Torino, il possibile raddoppio della linea Andora-Finale Ligure ed interventi sul nodo ferroviario di Genova per ridurre il traffico su gomma.

Chi ci attacca e dice che siamo quelli del no a prescindere, sosterrà ora che stiamo tradendo la nostra anima ambientalista. Non è così, noi siamo sempre gli stessi.

Noi abbiamo a cuore la sostenibilità e gli interessi dei cittadini, non gli appetiti di certe lobby o comitati d'affari. Per questo usiamo i soldi pubblici con attenzione, in modo realmente produttivo, come nessuno ha fatto mai prima, prendendo decisioni, anche difficili come questa, in modo finalmente obiettivo e trasparente". Con queste parole chiude il post del ministro.

A questo link potete trovare tutta la documentazione -> <http://www.mit.gov.it/.../terzo-valico-ultima-analisi-cost...>

Toninelli "Terzo Valico non può che andare avanti" - Modificato il progetto per "rendere l'opera efficiente"

"il Terzo Valico non può che andare avanti" - lo ha annunciato ieri sera dai social il ministro Toninelli- "Ma farlo andare avanti non significa condurlo a termine così com'è, bensì rendere l'opera efficiente.

ROMA - Il ministro Danilo Toninelli ieri, nel tardo pomeriggio, ha annunciato dalle pagine di Facebook che il Terzo Valico dei Giovi, non può che andare avanti". Si tratta del completamento della linea ferroviaria alta velocità, merci e passeggeri, per il collegamento del tratto Genova - Milano - Torino come Corridoio europeo Reno-Alpi. Lungo circa 53 chilometri, prevalentemente in galleria, dei quali oltre a 14 chilometri di linee di interconnessione con la rete che già esiste. Il progetto come dichiarato dal ministro ha pertanto superato l'esame dell'analisi costi benefici sulle grandi opere. Ovvero del documento di valutazione sulle opere in via di realizzazione, commissionata nell'agosto scorso dal ministero a Marco Ponti nominato per coadiuvare la Struttura Tecnica di missione del Mit.

L'opera prosegue ma non senza modifiche:

Toninelli inoltre annunciando la prosecuzione dell'opera tuttavia non manca di sottolineare. "Ma farlo andare avanti non significa condurlo a termine così com'è, bensì rendere l'opera efficiente rispetto agli scopi." L'analisi costi - benefici che "verrà a breve pubblicata integralmente" scrive Toninelli, dovrebbe quindi aver prodotto la modifica progettuale di diverse opere, tra i progetti "rivisti e corretti" sicuramente la TAV Torino - Lione, come già annunciato dal vice ministro Edoardo Rixi, anche alcuni giorni fa a Livorno: " è necessario ridisegnarne la linea, tale da risparmiare quasi 2 miliardi di euro che possono essere investiti su altri valichi realizzabili prima del 2030, un potenziamento almeno dei corridoi Ten-T che passano nel nostro paese".

Questo il testo integrale dell'annuncio di Toninelli su Facebook:

"Dopo settimane di studio e calcoli da parte della struttura del Ministero che si occupa dell'analisi costi-benefici sulle grandi opere pubbliche, sono qui a raccontarvi l'esito e la decisione in merito a una delle infrastrutture che abbiamo doverosamente messo sotto esame: il Terzo Valico dei Giovi.

L'opera è divisa in sei lotti e i lavori dovrebbero essere completati nel 2023. Complessivamente il Terzo Valico costa 6,2 miliardi, di cui 1,5 miliardi già spesi. Quattro lotti su sei sono in corso di costruzione. Il primo lotto è vicino al 90%, gli altri dal 60% al 20%. Per il quinto lotto i lavori non sono partiti, il sesto deve invece essere ancora finanziato.

Come potete capire da questi numeri, si tratta di un'opera complessa e molto onerosa, interamente pagata con soldi pubblici, sulla quale il Movimento 5 Stelle ha posto sin dal suo avvio forti dubbi.

Dalla nascita, negli anni 90, tante vicissitudini hanno riguardato il progetto: dalla sua bocciatura, per ben due volte, da parte del Ministero dell'Ambiente, sino agli scandali giudiziari che hanno portato al commissariamento di Cociv.

Insomma, siamo di fronte a uno dei tanti dossier avvelenati che ci hanno lasciato i professionisti della politica, ma che abbiamo affrontato senza pregiudizi.

Ecco a cosa serve una seria, rigorosa e finalmente obiettiva analisi costi-benefici.

Non è un vezzo o un escamotage per prendere tempo, ma l'unico metodo attendibile per dare trasparenza e supportare scientificamente le decisioni pubbliche in materia di investimenti, così da utilizzare al meglio i soldi dei cittadini. Il danaro non può essere sprecato, va usato bene e il volano infrastrutture è fondamentale per far ripartire l'economia.

Ebbene, oggi l'analisi costi benefici, che insieme alla connessa analisi giuridica verrà a breve pubblicata integralmente, ci dice questo: il costo dell'opera a finire, attualizzato a 30 anni, supererebbe i benefici per una cifra di 1 miliardo e 576 milioni. Dentro questo miliardo e mezzo ci sono varie voci, per esempio i minori ricavi dei concessionari autostradali oppure 905 milioni di euro di accise sulla benzina che non verrebbero incassate dallo Stato per via del cambio modale da strada a ferrovia.

Poi c'è il versante giuridico, e l'analisi svolta fa una previsione sui costi di abbandono dell'opera. Al miliardo e mezzo già speso, per lavori già eseguiti, che non è contemplato nell'analisi giuridica, ma che a quel punto sarebbe speso per nulla, va aggiunto almeno un decimo del valore residuo del contratto: parliamo quindi di 463 milioni da risarcire al contraente generale che sta costruendo l'infrastruttura, ossia Cociv. Abbiamo detto almeno un decimo, perché si tratta di una stima prudenziale.

Poi ci sono i lavori che il contraente generale affida a terzi, visto che realizza l'opera in proprio soltanto per il 40%: qui i costi, i danni e i mancati utili da pagare potrebbero attestarsi su una somma superiore a un decimo e ricadrebbero su rete ferroviaria italiana, quindi in definitiva sullo Stato.

- segue

Dunque, stiamo parlando almeno di un altro mezzo miliardo. Rimanendo prudenti, siamo già di fronte a 1 miliardo di costi stimati derivanti da un eventuale recesso contrattuale unilaterale, a cui si sommano circa 200 milioni per il ripristino dei luoghi.

Quindi, il totale dei costi del recesso ammonterebbe a circa 1 miliardo e 200 milioni di euro di soldi pubblici. Di conseguenza il Terzo Valico non può che andare avanti. Ma farlo andare avanti non significa condurlo a termine così com'è, bensì rendere l'opera efficiente rispetto agli scopi.

Se vogliamo rimediare almeno in parte ai danni del passato, rendendo il Terzo Valico una infrastruttura utile dal punto di vista logistico e adatta a migliorare anche il servizio regionale sulla tratta parallela, bisogna innanzitutto che esso sia davvero ben collegato con Genova: dunque, i binari devono arrivare fin dentro il porto.

Sapete quanto Genova conti nei pensieri e negli sforzi del Governo. Allora facciamo in modo che il Terzo Valico sia veramente utile alla città.

Bisogna poi rendere pienamente operativo lo snodo retroportuale di Alessandria che peraltro insiste su un'area di proprietà di Rfi e Mercitalia.

Alessandria deve essere e sarà il retroporto naturale di Genova perché ha tutte le caratteristiche per diventarlo.

Inoltre, e ci tengo particolarmente, dovremo fare in modo che si vada avanti nell'opera senza ulteriori sprechi di danaro e in assoluta sicurezza sul piano della tutela della natura e del paesaggio. Il rispetto delle prescrizioni dell'osservatorio ambientale non potrà essere un optional: e mi riferisco in particolare allo smaltimento dell'amianto e allo stop ai camion che trasportano i materiali di risulta dei cantieri. Un trasferimento che dovrà avvenire su ferro e solo marginalmente su gomma.

Senza dimenticare tutta una serie di azioni a corredo che sono di vitale importanza: il potenziamento dei servizi regionali per migliorare i collegamenti delle località intermedie con l'area metropolitana genovese, la riduzione dei tempi di viaggio per i passeggeri fra Genova e le città di Milano e Torino, il possibile raddoppio della linea Andora-Finale Ligure ed interventi sul nodo ferroviario di Genova per ridurre il traffico su gomma.

Chi ci attacca e dice che siamo quelli del no a prescindere, sosterrà ora che stiamo tradendo la nostra anima ambientalista. Non è così, noi siamo sempre gli stessi.

Noi abbiamo a cuore la sostenibilità e gli interessi dei cittadini, non gli appetiti di certe lobby o comitati d'affari. Per questo usiamo i soldi pubblici con attenzione, in modo realmente produttivo, come nessuno ha fatto mai prima, prendendo decisioni, anche difficili come questa, in modo finalmente obiettivo e trasparente."

Confartigianato: «Alta velocità cresciuta solo del 4,7% in cinque anni»

Milano - L'Italia ha una dotazione infrastrutturale inferiore del 19,5% rispetto alla media Ue ma tra il 2009 e il 2017 gli investimenti pubblici sono crollati del 37,7%.

Milano - L'Italia ha una dotazione infrastrutturale inferiore del 19,5% rispetto alla media Ue ma tra il 2009 e il 2017 gli investimenti pubblici sono crollati del 37,7%, provocando la perdita di 122 mila posti di lavoro nel settore delle costruzioni. Nel 2018 il valore degli investimenti pubblici in Italia è inferiore di 17,1 miliardi in confronto alla media Ue. Questi i numeri forniti del corso della kermesse «Quelli del sì», organizzata da Confartigianato al Mico di Milano, dove sono arrivati circa 1.600 piccoli imprenditori da tutta Italia. «Oggi - ha spiegato **il presidente di Confartigianato, Giorgio Merletti** - diamo voce a 4,4 milioni di piccole imprese con 10,8 milioni di addetti. Rappresentiamo il 65% del totale degli occupati delle imprese italiane».

In occasione dell'incontro di Milano, Confartigianato ha presentato il rapporto «La caduta» con gli spread di investimenti pubblici e infrastrutture e ha fatto il punto su otto opere-simbolo: nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, Galleria di base del Brennero, Pedemontana Lombarda, Pedemontana Veneta, Terzo valico dei Giovi, Sistema stradale in Sicilia, linea alta velocità Napoli-Bari e il Passante autostradale nord Bologna. Il costo complessivo di queste opere è di 36,8 miliardi di euro, pari al 2,1% del Pil italiano. «La nostra competitività - **ha aggiunto il presidente Merletti - si gioca anche sulle infrastrutture fisiche e immateriali».**

Secondo il rapporto di Confartigianato sono 1 milione le piccole imprese con 3,6 milioni di addetti dei settori manifatturiero, trasporto e costruzioni interessate allo sviluppo infrastrutturale. Negli ultimi 12 mesi i settori a maggiore concentrazione di piccole imprese manifatturiere hanno esportato beni per 125,4 miliardi di euro con un trend positivo e pari al +3%. Il 72,2% delle nostre esportazioni proviene dalle regioni del Nord e soltanto dalla direttrice del Brennero raggiungono l'Europa merci italiane per un valore di 2.738 euro al secondo. **Il trasporto su strada movimentata flussi di import/export pari al 21,8% del Pil, seguono il trasporto via acqua (14,6% del Pil), quello su rotaia (7,3%) e aereo**

- segue

(4,4%). Dunque secondo Confartigianato è fondamentale puntare sulle infrastrutture e il rapporto mostra che nel 2017 sono 647 le opere pubbliche incompiute con investimenti bloccati per un valore di 4 miliardi di euro. Ma i problemi riguardano anche le piccole opere. Secondo il rapporto, infatti, tra il 2009 e il 2017 gli investimenti delle amministrazioni locali sono diminuiti di 11,5 miliardi di euro.

A bloccare o a ritardare le opere è anche la lentezza burocratica: **Confartigianato ha calcolato che la durata media per la realizzazione di un progetto è di 4,4 anni.** Inoltre la rete ferroviaria ad alta velocità si è allungata di appena il 4,7% negli ultimi 5 anni, a fronte di una crescita media del 20,6% registrata nei maggiori Paesi dell'eurozona. Le cose non vanno meglio sul fronte delle infrastrutture materiali: la disponibilità di banda ultra larga per le pmi italiane è inferiore del 15,1% rispetto alla media delle pmi europee. Infine per rilanciare la competitività delle piccole imprese, sottolinea Confartigianato, occorre agire anche sui costi dell'energia: oggi i piccoli imprenditori pagano l'elettricità il 16,1% in più rispetto alla media Ue.

“Prima Torino adesso Verona, ma presto porteremo i Sì Tav a Genova”

MASSIMO MINELLA

È stato il promotore dell'iniziativa di Torino che il 10 novembre ha portato in piazza 110mila persone a favore delle infrastrutture, a cominciare ovviamente dalla Torino-Lione. E sabato sarà a Verona, ancora alla guida del movimento “Sì Tav”. Ma Bartolomeo “Mino” Giachino ha già chiaro che presto arriverà anche a Genova, dove il sì alle infrastrutture significa principalmente Terzo Valico e Gronda. Di vecchia scuola democristiana, poi folgorato sulla via della politica da Silvio Berlusconi, che lo nominò sottosegretario alle Infrastrutture, Giachino è soprattutto un uomo di trasporti. Non a caso, Aldo Spinelli lo ha chiamato a Genova affidandogli la presidenza della casa di spedizioni Saimare. Da sempre a favore delle grandi opere, ha coalizzato la maggioranza silenziosa che, fino a poche settimane, aveva semplicemente osservato la protesta anti-Tav e ora ha deciso di far sentire la propria voce.

Giachino, da Torino, il mese scorso, a Verona, sabato. E poi?

«Toccheremo tante altre città, tutte quelle che già stanno chiedendo di poter marciare per le infrastrutture, che significa soprattutto lavoro, non dimentichiamolo».

Anche a Genova?

«Certo. Qui marceremo per Terzo Valico e Gronda».

Le manifestazioni sembrano moltiplicarsi.

Domani le madamine simbolo della marcia di Torino saranno a Genova per un'iniziativa pro-grandi opere che si terrà a gennaio. E Confartigianato, sabato, riunirà i suoi associati per un evento analogo.

«Quello di Confartigianato è un evento nazionale che a Milano riunirà 1.500 associati. Quella che presenteranno le madamine è invece un'iniziativa politica che si tradurrà in una manifestazione, il 13 gennaio, di “Riprendiamoci la città”».

In quanto a politica, anche lei è sempre pronto a ricordare che sostiene Berlusconi...

«Io sono per Berlusconi e non lo nascondo di certo, altri sono del Pd. Ma a questo punto dobbiamo essere molto

chiari. Per la manifestazione di Torino del 10 novembre lo ho detto subito “Zero bandiere politiche”. E così è stato. Dall'inizio alla fine. Ci ho anche messo la faccia in prima persona. Sono io che sono andato a firmare la richiesta della piazza in Questura, io che ho deciso la data. Se ci fossero stati dei problemi, di qualunque natura, sarebbero venuti da me. Adesso mi hanno chiesto di organizzare altri manifestazioni analoghe. Ora a Verona, ma presto anche a Genova. Detto questo, nulla in contrario che si manifesti a favore delle infrastrutture».

A Genova prevede una risposta forte?

«La nostra petizione sì Tav sulla piattaforma change.org ha avuto 106mila condivisioni. Fra queste anche il “Sì Terzo Valico” che ha già migliaia di condivisioni e di adesioni. Credo che sarebbero in tanti a voler far sentire la propria voce su temi come Terzo Valico e Gronda».

A proposito, come finirà secondo lei con il Terzo Valico?

«Vuole la mia impressione su come andrà a finire questa storia? Allora le rispondo che il no tecnico della commissione sarà ribaltato dal sì politico. Fermare un'opera strategica come questa, oltretutto già realizzata per un terzo, è davvero inimmaginabile. Ma non dobbiamo nemmeno abbassare la guardia sulla Gronda. È ugualmente strategica».

Gronda e Terzo valico, l'urlo dei sindacati: «Lavoro e dignità»

Matteo Dell'Antico

Decine di operai edili, davanti la Prefettura, chiedono a gran voce «lavoro e dignità». Indossano tute da cantiere e vogliono «garanzie sull'occupazione, per pagare i mutui e crescere i figli». In buona sostanza pretendono un semaforo verde, da parte del governo, per lo sblocco dei fondi necessari al completamento del Terzo valico e il via libera ai cantieri per la realizzazione della

Gronda.

Oltre trecento persone, ieri, hanno partecipato al presidio organizzato da Cgil e Uil a favore delle opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo «di Genova e della Liguria, tra cui c'è anche il nodo ferroviario genovese», dicono i sindacati. «La città ha bisogno di un nuovo ponte dopo il crollo del Morandi ma guai a trascurare tutto il resto», dichiara Igor Magni, segretario generale Cgil Genova. «Questo territorio - aggiunge - non potrà mai avere

uno sviluppo futuro se da Roma non arriveranno garanzie per la realizzazione di nuove infrastrutture. Il rischio, che non siamo disposti a correre, è quello di perdere centinaia di posti di lavoro e uccidere non solo l'economia genovese ma buona parte del tessuto produttivo regionale». I sindacati hanno dato nelle mani del prefetto Fiamma Spina un documento da consegnare al governo. «Chiediamo di dare immediatamente parere positivo per tutte le opere infrastrutturali - spiega il segretario generale Uil Liguria, Mario Ghini - dal Terzo valico alla Gronda, dal nodo ferroviario alla messa in sicurezza del territorio che riguarda anche la zona del Tigullio recentemente colpita dal maltempo. Non è ammissibile che, in una situazione come quella che si è venuta a creare dopo il crollo del Morandi, siano a rischio tutte le principali nuove infrastrutture».

Al presidio hanno partecipato anche alcuni rappresentanti del Partito Democratico genovese, di Rete a Sinistra e Lista Crivello oltre al vice sindaco, Stefano Baleari. Assente, invece, la Cisl che ha annunciato un'iniziativa sindacale a favore delle grandi opere il prossimo 18

dicembre, al teatro Duse dal titolo «Vertenza Liguria», alla quale parteciperanno i delegati regionali oltre alla segretaria nazionale del sindacato, Annamaria Furlan. «Con la Cisl non c'è nessuna polemica - precisa Magni - visto che gli obiettivi che vogliamo raggiungere sono gli stessi. Proprio per questo motivo - sottolinea - sono certo che torneremo molto presto ad organizzare assieme manifestazioni di questo tipo».

A GENNAIO NUOVA MANIFESTAZIONE

La data fissata per la manifestazione, salvo ulteriori cambi di programma, dovrebbe essere quella del 20 gennaio. Tra poco più di un mese, infatti, le *madamin* di Torino scenderanno in piazza sotto la Lanterna con alcune realtà della società civile genovese, a cominciare da «Riprendiamoci Genova», per dare vita ad una manifestazione sull'onda del corteo Sì Tav che si è tenuto a Torino. Domani si terrà il primo incontro per organizzare la mobilitazione. I dettagli dell'alleanza saranno spiegati dagli organizzatori nel corso di un incontro convocato nella sala «Dialogo al Buio», di fronte al Muma. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE PER IL GNL IN ITALIA



Il gas naturale come fonte di energia sostenibile rappresenterà una risorsa chiave per favorire la transizione energetica, rivestendo un ruolo primario nel processo di decarbonizzazione. È quanto emerso anche nel corso dell'incontro al quale è intervenuto il Direttore Generale Mauro Coletta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per analizzare il tema dello sviluppo delle infrastrutture per il GNL in Italia.

Negli ultimi anni si è registrato un grande fermento di iniziative che hanno riguardato, in modo particolare, il gas naturale liquefatto, da destinare sia al settore dei trasporti (marittimi e terrestri), sia al settore industriale ed agli altri usi finali.

Alla tavola rotonda hanno partecipato Pierre Vergerio, vice presidente esecutivo divisione "Gas midstream energy management & optimization" di Edison, Corrado Papa, direttore commerciale di Adriatic LNG, che ha illustrato la situazione degli impianti di rigassificazione in Italia ed Europa ed il ruolo che il Terminale Adriatic LNG ha per la sicurezza energetica del paese e la diversificazione tra le fonti, ed Alessandro Fino, amministratore delegato OLT Offshore Lng Toscana, che ha parlato del progetto di Small Scale LNG che renderebbe possibile l'utilizzo del Terminale per il rifornimento diretto di bettoline.

Nel suo discorso di apertura, anche il Presidente di ASSOCOSTIERI, Marika Venturi, ha parlato del GNL, illustrando le molteplici attività dell'Associazione sul tema: tra queste, ha ricordato la firma del protocollo per il bunkeraggio marino presso il MIT, nonché la partecipazione dell'Associazione alle consultazioni promosse dall'Autorità, in particolar modo quelle riguardanti il coordinamento tra i servizi di GNL small scale e di rigassificazione. ASSOCOSTIERI, ha evidenziato il Presidente, è anche impegnata nella definizione di aspetti operativi della distribuzione di GNL tramite bettoline, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

L'industria nautica italiana si conferma prima al mondo

Milano - I primi tre marchi anche quest'anno sono italiani: Azimut/Benetti, FerrettiGroup, Sanlorenzo.

Milano - L'industria nautica italiana si conferma prima al mondo. Lo certifica il Global Order Book 2019 della rivista Boat International. Nella classifica dei primi 20 costruttori al mondo per barche sopra ai 24 metri, **i primi tre marchi anche quest'anno sono italiani**: Azimut/Benetti, FerrettiGroup, Sanlorenzo. E figurano in classifica altri cinque: Overmarine (13°), Palumbo (14°), Baglietto (15°), Italian Sea Group (17°) e Cantiere delle Marche (19°). Con 97 progetti e 3.526 metri di barche in costruzione Azimut/Benetti si conferma il primo al mondo, Ferretti il secondo (91 progetti e 2.952 metri), Sanlorenzo il terzo (77 progetti per 2.635 metri). «È un risultato importante che ci sprona nella volontà di proseguire nella strada intrapresa», ha detto **Giovanna Vitelli, vicepresidente Azimut/Benetti**. «Il Global Order Book 2019 è una lettura piacevole e gratificante - ha commentato Alberto Galassi, ad di Ferretti - l'Italia domina ancora una volta la classifica».

Daewoo in sciopero: due operai salgono su una maxi gru

Genova - Le proteste per il pesante taglio dei salari al cantiere coreano.

Genova - Lo sciopero degli operai del cantiere navale Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) ha bloccato le operazioni del gigante navalmeccanico per una settimana intera. **Due lavoratori di Dsme sono saliti su una gru di 40 metri del cantiere e da martedì non si muovono da quella posizione, impedendo così che venga utilizzata.** La protesta è parte delle manifestazioni degli operai contro il pesante taglio dei salari deciso dalla dirigenza e dal governo che sostiene i cantieri.

Sorpasso dopo sette anni: i cantieri coreani battono i cinesi

Genova - La Corea del Sud è certa di poter tornare al primo posto nella classifica dei cantieri mondiali, dopo sette anni in cui il numero di contratti era sceso al secondo posto. A stilare la classifica è Clarkson Research che spiega come la Corea del Sud abbia vinto ordini per 10,9 milioni di tonnellate di stazza lorda nel periodo tra gennaio e novembre, pari al 42% del totale globale che arriva a 26 milioni di tonnellate. Già a settembre i cantieri di Seul erano in cima alla classifica e avevano superato le 10 milioni di tonnellate. La Cina che anche l'anno scorso si era posizionata al primo posto, quest'anno ha ricevuto in ordine un totale di 8,74 milioni di cgt, pari al 34% del totale mondiale. I volumi di ordini avevano trascinato al Corea al primo posto nel 2011, poi la crisi del sistema navalmeccanico di Seul, aveva permesso alla Cina lo storico sorpasso per sei anni consecutivi dal 2012. Ci sono anche segnali di ripresa per i cantieri, come spiega l'analista inglese.

Genova, Msc ospita gli uffici delle Dogane in Valpolcevera

Genova - Il gruppo Msc ospiterà, nel centro logistico della sua controllata Msc Food & Beverage a Manesseno, in Valpolcevera, un ufficio distaccato dell'Agenzia delle Dogane, avvicinando fisicamente il presidio ai circa 20 depositi doganali presenti in quell'aerea. Grazie all'accordo firmato oggi tra Alessandro Aronica, direttore interregionale delle Dogane per la Liguria, il Piemonte e la Valle d'Aosta, e Giacomo Costa Ardissonne, amministratore delegato di Msc Food & Beverage, già dai prossimi giorni 6 dipendenti delle Dogane inizieranno a lavorare nel locale messo a disposizione dal gruppo Msc.

«È un piccolo ma concreto contributo che abbiamo voluto dare, in questa situazione di difficoltà che si è creata in Valpolcevera dopo il crollo del ponte Morandi. Ne abbiamo parlato con il dottor Aronica che si è dimostrato subito disponibile e abbiamo quindi dato vita a questo sodalizio, di cui siamo orgogliosi» ha dichiarato Costa. Al momento l'accordo ha durata di un anno, con possibilità di essere rinnovato nel tempo, cosa che entrambe le parti si sono dette convinte avverrà: «Credo che questa soluzione, nata da una situazione di emergenza, possa poi diventare stabile in futuro consolidando qui la nostra presenza» ha infatti aggiunto il funzionario. Aronica, che ha ringraziato il gruppo Msc, «con cui c'è stata un'ottima collaborazione», ha quindi ribadito che questa iniziativa ha «un forte valore simbolico, ma ha anche un rilievo operativo, perché in questo modo ci avviciniamo agli operatori della Valpolcevera, riducendo i tempi di spostamento e aiutando questa parte di economia cittadina». Larga parte delle attività dell'Agenzia delle Dogane, ha quindi spiegato il direttore interregionale dell'ente, è ormai informatizzata, ma i controlli fisici della merce richiedono ovviamente la presenza di un operatore sul posto e fino ad ora gli addetti a tale incarico erano tutti di stanza all'aeroporto di Genova, a Sestri Ponente. Luogo da cui, dopo il crollo del ponte, risulta più lungo e complesso raggiungere i circa 20 magazzini doganali presenti in Valpolcevera: da oggi queste società potranno svolgere tutte le operazioni doganali presso il sito di Msc Food & Beverage a Manesseno, riducendo di molto le tempistiche connesse con tale attività e anche il traffico veicolare sulle arterie stradali della valle.

nonsolomare

un fondo etico per lo shipping italiano Assarmatori, l'associazione di categoria che rappresenta una parte dell'armamento italiano, auspica la nascita di un Fondo di Debito Etico che supporti l'imprenditore nella continuità aziendale e garantisca ai partner finanziari un giusto profitto. Al contempo l'associazione annuncia un laboratorio permanente per il confronto tra shipping e finanza in Italia. «È in atto un profondo ripensamento del rapporto con il sistema finanziario», spiega Assarmatori.

«Il settore marittimo è sempre meno compatibile con strutture di capitale rigide e sbilanciate sul credito bancario ma richiede capitali pazienti e partner finanziari educati alle dinamiche settoriali, capaci di accompagnare l'impresa in tutte le fasi del ciclo».

Nuove gru ad Ancona e a Salerno Le società terminalistiche Adriatic Container Terminal e Salerno Container Terminal investono per potenziare il parco macchine da sollevamento rispettivamente nei porti di Ancona e di Salerno. Nel primo caso si parla di una nuova gru mobile Gottwald serie 7 da quasi 3 milioni di euro che arriverà nello scalo marchigiano nei primi mesi del 2019. Nel secondo si tratta di due nuove gru Liebherr per la movimentazione di contenitori su navi con capacità fino a 15.000 Teu.

L'investimento per le due macchine appena consegnate è di circa 20 milioni e comprende anche quattro nuove macchine semoventi da piazzale per le attività di movimentazione dei contenitori sui piazzali e nelle aree del terminal portuale. (riproduzione riservata)

Crociere: Royal Caribbean lancia programma 2020-2021

Sette navi della flotta rinnovate con programma restyling

Royal Caribbean si appresta a lanciare la nuova programmazione 2020-2021 con una flotta rinnovata grazie al piano di restyling Royal Amplified in cui ha investito un miliardo di dollari e che interesserà sette navi entro il 2021. Per quanto riguarda il vecchio continente, Allure of the Seas sarà la prima nave Royal Amplified della Classe Oasis a navigare in Europa, con itinerari nel Mediterraneo occidentale da Barcellona. Rinnovata anche Explorer of the Seas, che partirà da Roma, con crociere per le isole greche. Vision of the Seas affiancherà l'Allure a Barcellona per la stagione estiva e autunnale, con crociere attraverso il Mediterraneo, mentre Rhapsody of the Seas tornerà in estate a Venezia, alternando Grecia e Croazia e le isole greche. Copenhagen ospiterà Jewel of the Seas per la stagione estiva, con itinerari attraverso i fiordi norvegesi, la Scandinavia e la Russia. Brilliance of the Seas tornerà ad Amsterdam per la terza estate, navigando nel mar Baltico. Dopo le crociere da New York, Anthem of the Seas attraverserà l'Atlantico per Southampton, in Inghilterra, dopo cinque anni di assenza e si concentrerà sulle città costiere lungo il Mediterraneo, l'Europa del Nord e le Isole Canarie.

Rinnovata quest'anno, Independence of the Seas tornerà a Southampton per la stagione estiva con crociere ai fiordi norvegesi, Isole Canarie e Nord Africa, Scandinavia e Russia e nel Mar Mediterraneo italiano. Oasis of the Seas subirà una trasformazione da prua a poppa nel 2019 per diventare la prima nave del programma Royal Amplified a salpare da Cape Liberty a Bayonne, in New Jersey, a partire da maggio 2020. Adventure of the Seas tornerà a Cape Liberty, con itinerari estivi alle Bermuda, New England e Canada, alle Bahamas e ai Caraibi. Vision of the Seas offrirà tre itinerari tra Bayonne e Quebec City.

Symphony of the Seas e la sorella Harmony of the Seas torneranno rispettivamente a PortMiami e Port Canaveral, in Florida, con itinerari ai Caraibi orientali e occidentali. Brilliance of the Seas lascerà Boston in autunno, con crociere in Canada a partire da settembre 2020, mentre Grandeur of the Seas continuerà a offrire itinerari in Canada e nel New England dal porto di Baltimora. Nel 2020, San Juan, Portorico, accoglierà la rinnovata Freedom of the Seas mentre Liberty of the Seas continuerà a navigare da Galveston ai Caraibi occidentali prima del suo rinnovamento previsto all'inizio del 2021. Due delle navi rinnovate, Mariner of the Seas e Navigator of the Seas continueranno a proporre brevi vacanze ai Caraibi. (ANSA).