

La rete delle autostrade del mare

Cascetta: «Logistica, rivedere i sostegni»

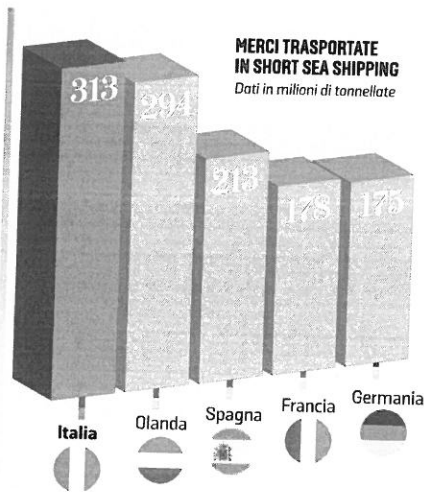
Le imprese di logistica e di trasporto merci hanno garantito servizi essenziali di approvvigionamento e distribuzione durante tutta la crisi del coronavirus: «Sono il sistema circolatorio dell'industria e dei consumi del Paese - commenta Ennio Cascetta, amministratore unico di Rete autostrade mediterranee (Ram), la società del ministero dei Trasporti che gestisce il sistema degli incentivi alla logistica - un sistema che però soffre delle stesse difficoltà di tutti i settori produttivi» in questo momento: contrazione della domanda, carenza di liquidità, difficoltà di accesso al credito, complessa organizzazione del lavoro per distanziamento sociale. Ma «la crisi di questi mesi ha mostrato che l'Italia non può fare a meno di logistica: il rischio concreto è che - segnala Cascetta - in periodi di crisi, gestori di infrastrutture e vettori non siano in grado di garantire servizi di trasporto non più redditivi per cali di domanda, rendendo ancora più problematica la tenuta sociale del Paese e l'eventuale ripresa».

Cosa serve quindi? «In condizioni di domanda scarsa - risponde Cascetta - bisogna salvaguardare le imprese del settore, e garantire i servizi strategici divenuti insostenibili dal punto di vista economico, con una politica snella e realistica. Bisogna far presto - avverte Cascetta - l'Ue ha già reso più snelle e flessibili le procedure in materia di aiuti di Stato, e alcuni Paesi stanno già cogliendo l'opportunità sostenendo le loro imprese di logistica e trasporto, col rischio di ridurre ancora la competitività dei vettori italiani. La politica di settore va disegnata con uno slogan semplice: logistica efficiente per l'economia, ma resiliente per adattarsi a crisi e cambiamenti strutturali per un futuro che permane di grande incertezza». Nel breve periodo, è il ragionamento, sono quindi necessarie iniziative strutturate per l'intero comparto logistica e trasporto merci: «La più urgente è l'avvio di un "logistics recovery program" per le imprese di trasporto nazionali, basato su azioni in grado di immettere liquidità immediata nel sistema, utilizzando rapidamente le risorse pubbliche già iscritte a bilancio. Serve poi rimettere in moto un sistema di incentivi e una maggiore semplificazione per garantire il sistema e poter essere adeguatamente competitivi».

A livello più strategico, «pensare resiliente significa definire un livello di servizio logistico minimo sulle infrastrutture strategiche, definite nella programmazione di Connettere l'Italia, in modo da garantire i collegamenti fra le diverse aree del Paese e con l'estero».

In pratica, «occorre superare la dicotomia tra resilienza

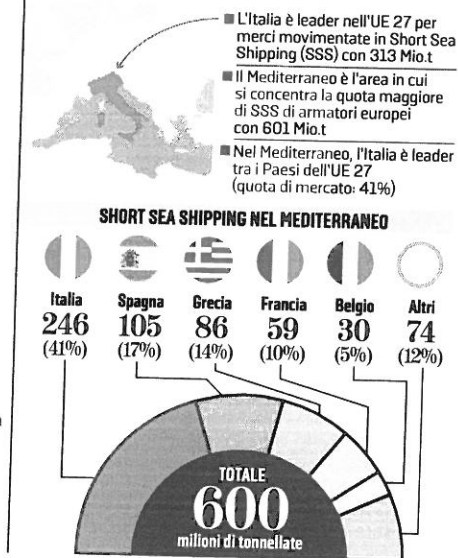
I volumi di traffico



Fonte: SRM su dati Eurostat

ed efficienza, e puntare piuttosto ad un resilienza efficiente, tutelando le imprese che operano nel mercato o per il mercato (titolari di concessioni pubbliche) da crisi imprevedibili».

Gli operatori d'altro canto sono fiduciosi e confermano i loro programmi, un esempio arriva da Gnv, una delle principali compagnie che operano sulle Autostrade del mare: «Le autostrade del mare sono



un'infrastruttura strategica per il Paese. Noi prevediamo di investire un miliardo di euro nei prossimi 10 anni per garantire i collegamenti quotidiani con la Sicilia e i porti dell'arcipelagico: la stessa cifra è ap-

pena sufficiente a costruire circa 30 chilometri di rete autostradale» ricorda Matteo Catania, ceo di Gnv e presidente tavolo tecnico cabotaggio di Assarmatori. -

A. QUA.

Il direttore generale delle Dogane Minenna: «Obiettivo la rete trans-europea con l'ampliamento dell'offerta intermodale»

LUIGI DELL'OLIO

I passi in avanti compiuti negli ultimi anni sul fronte del coordinamento tra i vari stati portuali nazionali sono stati importanti, ma ora occorre serrare ancora più la fila, nella consapevolezza del difficile momento per l'economia. Lo sottolinea Marcello Minenna, direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm): «Il nostro modello portuale è articolato: 59 porti di rilievo nazionale lungo 8 mila chilometri di costa. La logistica, nell'era moderna, si è spostata dal Mediterraneo all'Atlantico e al Mar del Nord. Le merci arrivano dal Nord e da lì viaggiano verso il resto dell'Europa. Cina, India e Medio Oriente, con la loro rilevanza sul piano energetico e industriale, possono far tornare centrale il Mediterraneo. Per reinserirsi in modo concorrenziale nella rete di trasporto trans-europea, occorrono interventi per adeguare gli assetti infrastrutturali dei porti (fondali, banchine, spazi a terra, connessioni stradali e ferroviarie) e ampliare l'offerta intermodale. In

tal senso va la recente riforma della portualità e della logistica, che ha avviato azioni amministrative di innovazione, digitalizzazione e coordinamento del sistema, prevedendo che i 59 porti di rilievo nazionale siano coordinati da 16 Autorità di sistema portuale (Adsp). L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sta investendo sulla realizzazione di servizi d'interoperabilità con le nuove Adsp».

L'intermodalità è poi lo snodo che consente alle merci giunte via mare di procedere senza intoppi su tir o treno. Su questo fronte l'agenzia ha avviato progetti basati sull'impiego di nuove tecnologie per il tracciamento elettronico delle merci. «Oggi - fa sapere Minenna - senza rinunciare alla qualità dei controlli, i funzionari di Adm sdogano il 96,5% della merce entro un'ora. I progetti avviati riguardano il cosiddetto "sdoganamento in mare" e i fast corridor o "corridoi controllati". Il primo prevede la trasmissione delle dichiarazioni d'importazione mentre le merci sono ancora in viaggio, anticipando l'analisi dei rischi e lo svincolo, prima



MARCELLO MINENNA
 DIRETTORE GENERALE DELL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI (ADM)

«Nei prossimi mesi è plausibile attendersi un rimbalzo del settore industriale con la riattivazione di diverse filiere»

del'arrivo, per le merci per le quali non è richiesto un controllo. I secondi contribuiscono a decongestionare le aree portuali e a ridurre i tempi di inoltro e sdoganamento delle merci dal punto di sbarco fino alla destinazione finale, permettendo la geo-lo-

calizzazione delle merci mentre vengono trasferite».

«Vi sono» prosegue il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli «altri progetti per applicare la logica dell'Internet of things per la rilevazione dei passaggi delle merci trasportate via gomma e via rotatoria, anticipare le informazioni e digitalizzare gli adempimenti».

I dati Wto evidenziano che già il 2019 si era chiuso con un declino del commercio mondiale dello 0,1%, cui è seguito lo shock provocato dalla pandemia. «Il collasso del 2020 si prospetta in ogni caso su ben altro ordine di grandezza, alimentato dall'emergenza sanitaria e da un inasprimento delle relazioni Usa-Cina - osserva Minenna - Tutte le componenti chiave degli scambi globali sono in caduta libera. Anche gli ordini relativi alle esportazioni future e l'impatto sul loro trasporto mostrano cali a doppia cifra. Ma nei prossimi mesi è plausibile attendersi un rimbalzo del settore industriale con la progressiva riapertura delle grandi economie e la riattivazione di diverse filiere».