



CIRCUMNAVIGARE L'AFRICA

È quello che stanno facendo le grandi porta container invece di passare dal Canale di Suez. A parte i costi maggiori, così si tagliano fuori il Mediterraneo e i porti italiani, favorendo quelli del Nord Europa. Lo denuncia Cinzia Franchini (foto) di Ruotelibere. Sono le conseguenze degli attacchi Houthi alle navi nel Mar Rosso.

17 GENNAIO

«Il Governo chiede alla Commissione Ue l'immediata eliminazione di tutti gli ostacoli all'attraversamento dell'arco alpino», tuona il presidente di Fai-Conftrasporto, Paolo Uggè.

18 GENNAIO

Assoggettare quasi tutti i camion con emissioni di CO₂ certificate agli obiettivi di riduzione delle emissioni. È uno dei punti dell'accordo tra Parlamento e Consiglio Ue.

18 GENNAIO

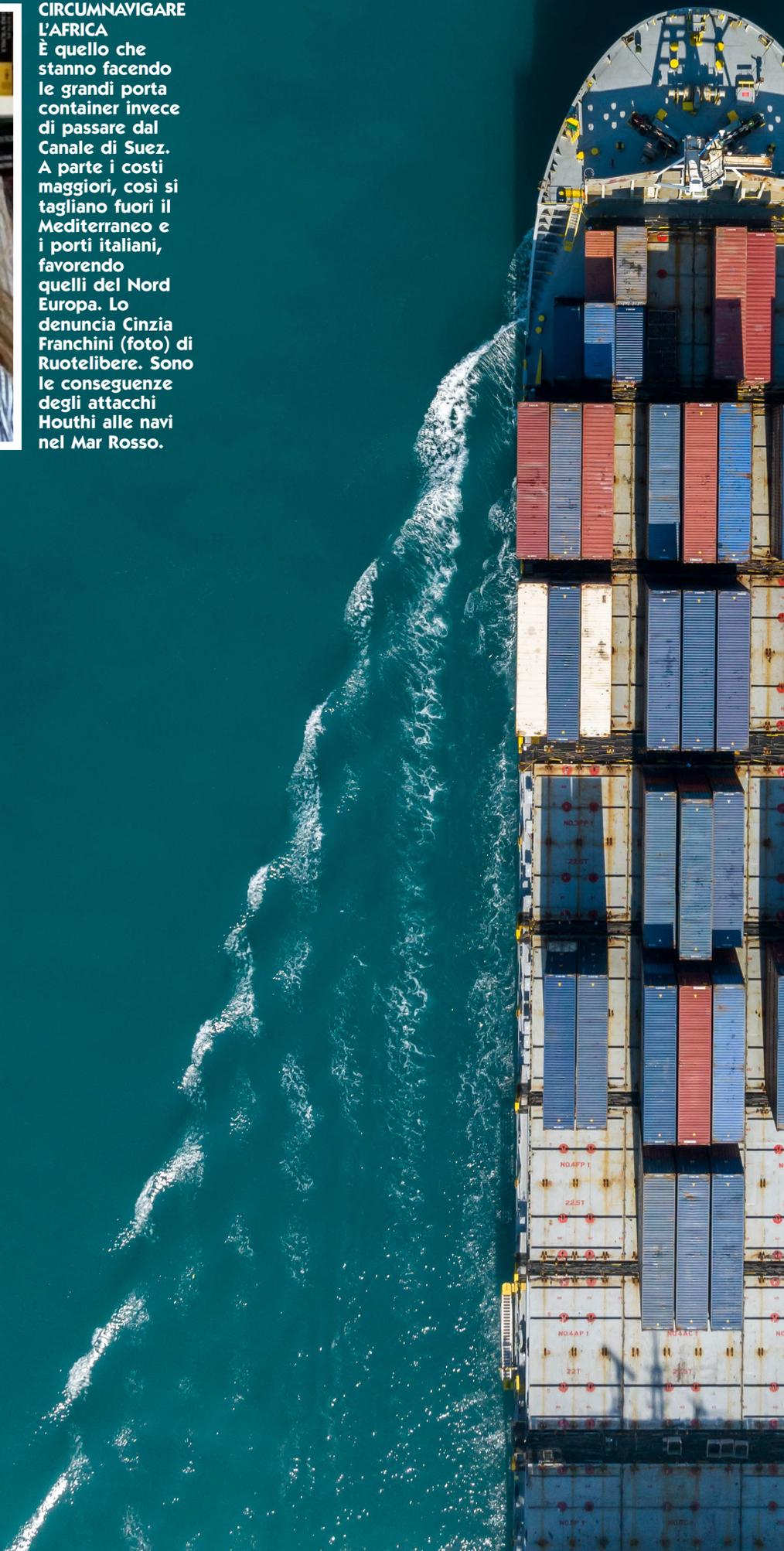
Incontro tra Fiap e il sottosegretario al ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, Claudio Durigon.

23 GENNAIO

Confindustria presenta il documento 'Industria, trasporti, logistica e infrastrutture: insieme per la competitività del Paese'.

24 GENNAIO

«Chiediamo al Governo di affrontare la crisi nel Mar Rosso per limitare i danni soprattutto su trasporto e logistica». Così Cinzia Franchini, presidente di Ruotelibere.



Con la guerra nel Mar Rosso

L'ITALIA È SOTTO SCACCO

I transiti nel Canale di Suez sono crollati di oltre un terzo. Autotrasporto e logistica rischiano di subire un duro contraccolpo. Ora più che mai c'è bisogno di corridoi alpini funzionanti. Basta con le solite strozzature

Che c'azzecca il Canale di Suez con l'autotrasporto? C'azzecca eccome, purtroppo. Se ne sono accorti due esponenti della categoria che più distanti di così non potrebbero essere: Cinzia Franchini, l'eretico presidente di Ruote libere, e Paolo Uggè, storico presidente di Fai-Confraporto. La minaccia è reale e immediata: il drastico calo del flusso di merci rischia di impattare l'intero settore, e più in generale tutta l'economia italiana. «Tra fine dicembre e inizio gennaio il crollo dei transiti attraverso il Canale di Suez è stato del 38 per cento. Una enormità se si pensa che Suez rappresenta il 12 per cento del commercio mondiale in termini di transito merci.

Tra dicembre e gennaio il crollo dei transiti attraverso Suez è stato del 38 per cento

Cinzia Franchini

A TAPPE FORZATE VERSO LA RIDUZIONE DELLA CO2

Ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ nel settore del trasporto stradale e introdurre nuovi obiettivi per il 2030, 2035 e 2040.

È l'obiettivo dell'accordo raggiunto tra Parlamento e Consiglio Ue

sugli standard di emissione di CO₂ per i veicoli pesanti.

Proposta che mira inoltre a incoraggiare la quota di veicoli a emissioni zero (Zev) nel parco camion dell'Ue. Nell'accordo, che dovrà essere confermato dalla commis-

sione Ambiente (Envi) del Parlamento Ue e dagli ambasciatori degli stati Ue nel Coreper, si è concordato di ampliare il campo d'applicazione del regolamento a quasi tutti i nuovi veicoli pesanti con emissioni di CO₂ certifi-

cate, compresi gli autocarri più piccoli, gli autobus e i rimorchi, agli obiettivi di riduzione delle emissioni. Nella fase successiva (2035) si estenderà poi ai veicoli professionali, tipo camion della spazzatura e betoniere. Si analizzerà

la possibilità di includere anche gli autocarri sotto le 5 ton. Mentre per i veicoli retrofittati, convenzionali convertiti in Zev, si è concordato di incaricare la Commissione di valutare norme armonizzate per la loro omologazione.

CONTROLLI POLIZIA

Pochi e annunciati

In realtà va bene così, quasi per tutti. In primis alle associazioni

La campagna Truck and Bus, per i controlli mirati su mezzi pesanti di Roadpol, il network allargato delle polizie europee, anticipa, con tanto di comunicato, le date dei controlli, che si svolgono solamente in tre settimane durante tutto l'anno: dal 19 al 25 febbraio; dal 13 al 19 aprile; dall'11 al 17 novembre. Non sarebbe decisamente più efficace fare controlli a sorpresa invece di annunciarli con mesi di anticipo?

«Ricordo d'aver letto più volte gli appelli lanciati dal presidente Fai che diceva come la Germania superasse il milione di controlli su strada dei camion ogni anno e l'Italia ne facesse sì e no un decimo o un quindicesimo. Il problema è tutto qui e si fa finta di non vederlo». «I controlli vanno fatti nelle aziende, coordinati con ispettorato del lavoro e Motorizzazione, come fanno all'estero. E se sei fuori regola chiudi per sempre, non apri sotto falso nome. In Francia, recentemente, sono state le stesse associazioni di categoria a denunciare gli associati che lavorano fuori regola. Ben undici aziende per cabotaggio illegale. Ma qua anche quelle fuori regola fanno comodo. Le nostre associazioni di categoria quanti associati hanno denunciato, o almeno segnalato?». «Concordo su tutta la linea: se la richiesta di controlli sistematici fosse avanzata dalle associazioni e dagli associati la politica non avrebbe motivo di soprassedere».

Oscar Sandri



Il 30 per cento in fatto di container, il 10 per i prodotti petroliferi raffinati, l'8 per il gas naturale liquefatto e il 5 per cento per il greggio. Ora l'allargamento al Mar Rosso della crisi in Medioriente potrebbe pesare in modo drammatico sul commercio internazionale compromettendo una fetta rilevante dell'import-export italiano, visto che il 40 per cento del traffico nazionale passa proprio attraverso il Canale di Suez», dice Franchini.

Senza Suez il Mediterraneo è out

«Gli attacchi Houthi alle navi nel Mar Rosso stanno spingendo molti armatori a cambiare rotta e a circumnavigare l'Africa, allungando il percorso di 6 mila chilometri passando dal Capo di Buona Speranza e impiegando 14-15

giorni in più», prosegue il presidente di Ruotelibere, «Così, le merci dall'Asia impiegano meno tempo ad arrivare a Rotterdam che a Genova, Gioia Tauro o Trieste, favorendo così i porti del Nord Europa. E il Mediterraneo rischia di perdere traffico dopo che si è tanto investito sui porti italiani per trasformare l'Italia in piattaforma logistica. Mentre i prezzi dei container aumentano. Sulla tratta Cina-Rotterdam, nell'ultimo mese il prezzo è passato da 1.600 a 4.750 dollari e su quella Cina-Mediterraneo da 2.400 a 5.500 dollari. Situazione che inciderà sull'inflazione e creerà difficoltà alle

aziende nazionali che esportano».

«La crisi del Mar Rosso impone la ricerca di alternative per trasportare le merci verso il Nord Europa», afferma il presidente di Fai-Confrasperto, Paolo Uggè, che indica «una soluzione che non consideri solo Gibilterra (7-8 giorni per circumnavigare l'Africa), ma che utilizzi la funzionalità dei porti italiani, così da poter far arrivare le merci nel Nord Europa nel giro di 3-4 giorni».

A fare da freno, però, le limitazioni al Brennero. Da qui, la sollecitazione di Uggè a sospendere i divieti di circolazione creando nei porti

Il Governo chieda alla Ue l'immediata eliminazione di tutti gli ostacoli per attraversare le Alpi

Paolo Uggè



SOLO PROMESSE DA DURIGON AL SETTORE

Per capire qual è lo stato attuale del comparto del trasporto e della logistica, Fiap e il sottosegretario Claudio Durigon, si sono incontrati al ministero del Lavoro e delle Politiche sociali.

Insieme a Fiap, rappresentata dal presidente, Roberto Scarpa, e dal segretario generale, Alessandro Peron, una delegazione composta dal presidente di Aepi (Associazioni

europee di professionisti e imprese), Mino Dinoi e da alcuni imprenditori di primaria importanza, a rappresentare un settore, centrale per l'economia nazionale e per il made in Italy, che conta 90 mila imprese e un milione e 600 mila addetti, che generano 180 miliardi di fatturato, pari a circa il 10 per cento del Pil nazionale.

Nel confronto sui temi chiave per il lavoro delle impre-

se e sulle criticità, è emersa la questione della regolarità delle imprese e della corresponsabilità di chi acquista e utilizza servizi da fornitori irregolari, con i relativi riflessi dannosi sul lavoro delle imprese che, invece, rispettano le regole e gli oneri di sistema. Si è parlato poi della decontribuzione quale strumento di incremento della competitività delle aziende in un mercato dei servizi

sempre più concorrenziale.

Accento particolare è stato posto inoltre sulle conseguenze derivanti dalle situazioni di protesta generate da rappresentanze sindacali autonome che non partecipano al Ccnl di settore.

Come da copione, Durigon si è detto disponibile a proseguire il dialogo e ad approfondire alcuni aspetti alla ricerca delle migliori soluzioni.



DIALOGO MA NIENTE DI PIÙ
Questo il risultato dell'incontro tra il sottosegretario al ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, Claudio Durigon (foto), in quota Lega, con la delegazione composta da Fiap e da imprenditori dei trasporti e della logistica.

industria che vede le attività del trasporto merci e della logistica solo come un costo da abbattere e non come bacino di servizi che genera valore». Altro riconoscimento, seppur tardivo, importante.

Valichi, intermodale e infrastrutture

Tre le aree di intervento individuate: «La gestione dei valichi alpini (dai quali transita il 60 per cento degli scambi italiani). Per cui mancano la visione nazionale, un ruolo più pregnante dell'Ue e un'analisi dello scenario di sviluppo del traffico. L'intermodalità, ambito in cui le inefficienze infrastrutturali e di servizio determinano lo sfavorevole rapporto qualità/prezzo dell'offerta. Utili contrappesi, Ferrobonus e Marebonus che, però, devono ricevere maggiore dotazione finanziaria. Le infrastrutture logistiche, come ad esempio gli interporti; per il trasporto marittimo occorre una rinnovata strategia industriale che miri soprattutto alla semplificazione dei processi burocratici tramite la digitalizzazione, all'investimento mirato di nuove risorse, a garantire l'indipendenza della catena di approvvigionamento nazionale». Che si passi, finalmente, dalle parole ai fatti.

Riccardo Venturi

dei fast corridor per ridurre i tempi di trasferimento delle merci dalla nave ai camion o ai treni. «Il Governo chieda alla Commissione Ue l'immediata eliminazione di tutti gli ostacoli all'attraversamento dell'arco alpino», conclude il presidente Fai.

Se Confindustria 'dimentica' gli Houthi

Sorprende però che nel documento 'Industria, trasporti, logistica e infrastrutture: insieme per la competitività del Paese', presentato da Confindustria lo scorso 23 gennaio, la crisi generata dagli attacchi Houthi non sia menzionata. Si tratta comunque di un passaggio importante per viale dell'Astronomia, che (finalmente) sottolinea l'importanza del settore per le sorti dell'economia nazionale.

«Per l'industria italiana orientata all'export, trasporto e logistica rappresentano vere e proprie leve di competitività. Oggi, in una prospettiva di rafforzamento delle connessioni europee, per cui il Pnrr rappresenta l'occasione per l'Italia di affermarsi come ponte tra il Nord Europa e Mediterraneo, Confindustria ha assunto un ruolo attivo nella promozione di iniziative volte ad integrare domanda e offerta logistica e sportistica», si legge nel documento e «il peso crescente dell'export rende sempre più centrali investimenti e pianificazione in trasporti e infrastrutture. Oltre il 60 per

cento degli scambi commerciali italiani avviene con altri paesi europei. I valichi alpini svolgono quindi un ruolo determinante» si legge ancora.

Alla stesura del documento ha partecipato Anita che, dice, è frutto del lavoro con Confindustria per promuovere il dialogo tra committenza e servizi di trasporto e logistica per «una vision comune

Superare l'idea diffusa che vede il trasporto solo come costo da abbattere

Confindustria

presenza sui mercati internazionali. Convinti della necessità di superare la percezione ancora molto diffusa nell'in-