



# RASSEGNA STAMPA 16 ottobre 2018

**LA GAZZETTA  
DEL MEZZOGIORNO**

**il MATTINO**  
*di Foggia e provincia*

**Il Sole  
24 ORE**

**LA GAZZETTA DI CAPITANATA**  
LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO - Quotidiano fondato nel 1887 [www.lagazzettadelmezzogiorno.it](http://www.lagazzettadelmezzogiorno.it)

**l'Attacco**

# L'Immediato

## Confindustria Foggia, eletto il nuovo consiglio generale. Ecco i componenti

*Nel corso della relazione introduttiva che ha preceduto le votazioni e lo scrutinio, il presidente Gianni Rotice ha illustrato il bilancio del quadriennio di mandato associativo, particolarmente proficuo*

Di Redazione

15 ottobre 2018

“Al nuovo Consiglio Generale di Confindustria Foggia il compito di guidare il processo di consolidamento associativo per migliorare i già positivi risultati conseguiti in quattro anni di attività”.

E' quanto ha dichiarato il **Presidente di Confindustria Foggia, Gianni Rotice**, nel proclamare i componenti del nuovo organismo eletto durante i lavori dell'Assemblea Generale degli iscritti, nelle persone di: **Franco Barbone (Ase); Nicola Biscotti (Acapt-Saps); Leonardo Boschetti (Bonassisa Lab); Giuseppe Clemente (Gamasca); Michele D'Alba (Tre Fiammelle), Armando de Girolamo (Lotras); Salvatore De Salvia (De Salvia Paolo Costruzioni), Angelo Di Giovine (Enel Energia), Bruno Emiliano (Ingegneria Futura), Paolo Lops (Altair), Damiana Malvani (Ferrovie dello Stato), Alberto Mormile (Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato), Michele Rotice (Antonio Rotice), Nicola Salvemini (Poste Italiane); Patrizia Sarno (Telecom).**

Ai quindici eletti si aggiungono i due componenti di indicazione presidenziale **Ivano Chierici (Coedel-Consorzio Prometeo) e Umberto Russi (Service Daune)**, ed i membri di diritto: **il Presidente Gianni Rotice; il Presidente Onorario Eliseo Zanasi; i Vice Presidenti Nazario de Girolamo (Lotras), Donatello Grassi (Presidente Giovani Imprenditori), Maria Pia Liguori (Presidente Piccola Industria), Annj Ramundo (Presidente Ance), Vincenzo Scarcia Germano (Ferrovie del Gargano), Alessandro Vallo (Gruppo Leonardo; i Presidenti di Sezione Vincenzo Chirò (Lapidei), Pio de Girolamo (Servizi e Terziario), Euclide Della Vista (Terziario Avanzato e Comunicazione), Giancarlo Dimauro (Energia), Valeria Martino (Sementieri, Molini, Pastifici), Alessandro Masiello (Agroalimentare); Paola Parisi (Ambiente), Michele Pasqua (Metalmeccanica), Paolo Telesforo (Sanità), Giuseppe Vinella (Trasporti).**

Nel corso della relazione introduttiva che ha preceduto le votazioni e lo scrutinio, il **Presidente Gianni Rotice** ha illustrato il bilancio del quadriennio di mandato associativo, particolarmente proficuo – ha sottolineato – grazie al gioco di squadra che ha visto uniti e convergenti gli organi statutari e l'intera struttura associativa, impegnatisi con successo sui diversi temi: dal saldo attivo tra nuove iscrizioni e cessazioni, con adesioni importanti anche sotto il punto di vista della diversificazione dei settori rappresentati, all'ingresso di grandi gruppi; dalla costituzione di nuove sezioni, al risanamento dei bilanci associativi; dal rafforzato rapporto con le istituzioni, ad ogni livello, all'attrazione di nuovi investimenti, in un contesto che vede accresciute le responsabilità ed

i ruoli assunti dal gruppo dirigente di Confindustria Foggia nel sistema associativo regionale e nazionale.

**IL PROGETTO VERSO LO SBLOCCO DELLA TRATTA APICE-HIRPINIA: MA PER L'ALTA CAPACITÀ SE NE PARLA NEL 2026**

# Napoli-Bari, avanti ma piano Foggia: stop nuova stazione

● **BARI.** Potrebbe sbloccarsi entro fine 2018 il maxilotto Apice-Hirpinia (i primi 18 km sui 42 della Apice-Orsara da 2,6 miliardi) della linea ad alta capacità Napoli-Bari. Mentre le commissioni parlamentari esaminano il «nuovo» Contratto di programma 2017-2021 con Rfi già in stand-by dallo scorso governo (il parere dovrebbe arrivare entro fine mese), la società del gruppo Fs sta procedendo all'aggiudicazione dei lavori: tre le offerte presentate per l'appalto da 691 milioni di euro che prevede, tra l'altro, la realizzazione della nuova stazione denominata «Hirpinia».

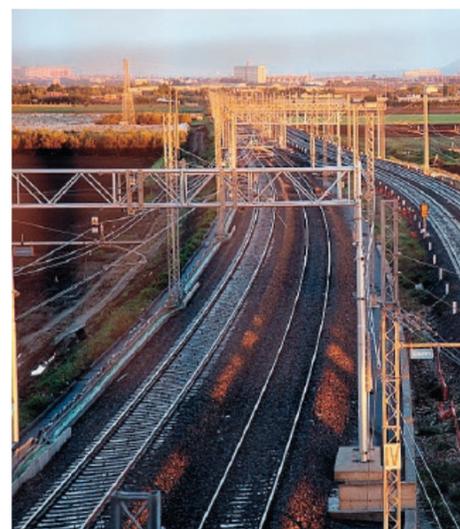
Proprio quest'ultima opera è stata oggetto, in Campania, di feroci polemiche da parte delle amministrazioni locali che gravitano sulla Valle Ufita, polemiche che

negli ultimi giorni sembrerebbero essere state superate. I lavori dovrebbero partire entro il 2019 e dureranno sette anni: prevedono la realizzazione di una serie di nuove gallerie e, appunto, della nuova stazione unica a servizio dei Comuni irpini: l'idea è di evitare troppe fermate (sarà l'unica prima di Caserta) così da velocizzare al massimo l'itinerario da Bari a Napoli (due ore), e dunque anche quello da Bari a Roma.

Il completamento dell'Alta capacità (che significa la possibilità di mantenere i 200 km l'ora con una frequenza di treni maggiorata rispetto a oggi e adatta anche al trasporto delle merci) è già slittato al 2026, ma i ritardi nell'ok al «Cdp» rischiano di spostare il traguardo di molti altri anni: per completare il quadro finanziario

mancano circa 2,7 miliardi di euro, necessari tra l'altro a completare il nuovo tracciato fino ad Orsara di Puglia, quello più delicato per le caratteristiche delle aree da attraversare. Anche la Orsara-Bovino (12,8 km di cui quasi metà in galleria) è al momento ancora priva di copertura finanziaria e non ci sono previsioni sui tempi di completamento. Il governo Renzi ha nominato un commissario straordinario che, tuttavia, deve fare i conti con le risorse disponibili.

Nel frattempo da Roma arrivano novità che riguardano la «nuova» stazione di Foggia. Il ministero delle Infrastrutture ha infatti chiesto a Rfi di rivedere l'ipotesi di costruire una nuova stazione passante sulla Napoli-Bari, puntando invece sulla riqualifi-



cazione della stazione di Incoronata dove prevedere un apposito parcheggio di scambio. Rfi dovrà incontrare la Regione e il Comune di Foggia per concordare le modalità operative. I treni diretti verso Roma fermeranno a Incoronata, da dove un servizio di navette (gomma o ferro) condurrà i passeggeri nel centro della città.

[m.scagl.]

**2,7**  
MILIONI  
DI EURO  
È la somma  
che manca  
per  
completare il  
progetto della  
Napoli-Bari

**MARGHERITA DI SAVOIA** LE SOCIETÀ RESPINGE LE ACCUSE DI AZIONI ILLEGALI

## Atisale: «La nostra produzione non comporta residui chimici»

● **MARGHERITA DI SAVOIA.** Non si è fatta attendere la risposta dell'Atisale spa (la società che gestisce la produzione, lavorazione e commercializzazione del sale prodotto nella salina di Margherita di Savoia), che ha respinto categoricamente le accuse di azioni illegali e di sversamento di sostanze inquinanti pericolose, derivanti dalla lavorazione del sale, nell'area protetta della Salina. «La lavorazione del nostro sale non comporta nessuno scarico acquifero tantomeno residui contenenti sostanze chimiche ma, al contrario, l'acqua, per il nostro processo di produzione, è la risorsa più importante - precisano da Atisale -. Il nostro processo produttivo non incrocia la foce Carmosina e le acque di processo non si mischiano in alcun modo con quelle della foce né con quelle

del canale a monte. Si vuole altresì precisare che il canale in questione non fa parte alcuna delle aree di cui Atisale è concessionaria». Per la stessa società la colorazione rossa delle acque accertata nel corso dell'ispezione del Noe non è in alcun modo ricollegabile al colore rosa dei vasi salanti,

distanti dal canale e dalla sua foce, e dovuta alla presenza alla presenza di beta-carotene, rilasciato da una micro-alga presente in salina, la dunaliella salina che alimenta i fenicotteri e ne determina la colorazione delle ali: è quindi parte di un processo naturale e di un ecosistema virtuoso che da sempre contraddistingue la salina margheritana, pre-



**MARGHERITA DI SAVOIA** Le Saline

sidio piuttosto che pericolo per l'ambiente umido costiero. «Atisale - si legge infine - rivendica con forza la propria estraneità rispetto ai fatti riportati dalla stampa, ritenendo, al contrario, che, nel caso di specie, sia potenzialmente soggetto danneggiato piuttosto che responsabile». [G.M.L.]

## 1A ANTONIO SALANDRA



Il nuovo impianto pensato da Maia Rigenera

## “Non si può dire di no perché qualcuno ha spaventato la città”

Il sindaco Tutolo ha confermato il suo no al progetto di Maia Rigenera. Eppure, sottolinea Antonio Salandra che con la sua Fortore Energia è nella nuova proprietà dell'impianto di compostaggio, la tecnologia della digestione anaerobica per produrre biometano sta prendendo sempre più piede nel nord Europa in nord Italia. "Il che significa che il progetto merita di essere portato avanti - commenta l'imprenditore a l'Attacco -, perché è valido e rappresenta un miglioramento sotto tutti i punti di vista rispetto all'impianto attuale. Tutto il mondo va in quella direzione e sembra essere una realtà sconosciuta a Lucera. Ci sono convegni organizzati da tutte le associazioni che si occupano di tutela dell'ambiente. Invece assistiamo a discussioni che sembrano fatte in altre epoche in altri luoghi del mondo". Una discussione che comunque va fatta ma con presupposti diversi. Va ricordato che dire no al nuovo progetto non significa far sparire



**Salandra**  
Sembra quasi che si dica no a prescindere anche se è una scelta deleteria per la comunità



il vecchio impianto. "Ma sembra quasi che si dica no a prescindere anche se è una scelta deleteria per la comunità - aggiunge Salandra -. Dipende dal fatto che la società non è simpatica o perché bisogna contrastare ad ogni costo le decisioni del sindaco? Non lo sappiamo ma resta il fatto che questa è una proposta moderna, innovativa, sostenibile per l'ambiente e per la salute dei cittadini. Ci sorprende il fatto che si continui un dibattito su basi inconsistenti. Si è portata avanti una discussione anche in modo prepotente, come se qualcuno si fosse impossessato della piazza e la piazza non potesse esprimere la volontà di informarsi meglio. Quindi il no è discutibile non solo nella sostanza ma anche nella forma e forse le due cose sono collegate, non essendo ragioni valide e perferare questa posizione, è stata sostenuta solo dai muscoli e non dalla ragione. Ma alla fine la ragione prevale sempre sui muscoli. Capisco che si faccia campagna elettorale, capisco tutto ma non la menzogna, la disinformazione e il voler attribuire alla società e alla sua idea delle connotazioni lontane dalla realtà". Basta informarsi attraverso la rete, in modo indipendente, ricorda Salandra. "Chiunque può consultare le tante iniziative che in tutto il mondo si stanno portando avanti, sostenute da organismi che hanno come loro missione la tutela dell'ambiente. Bastava dire alle

persone la verità e questa discussione si sarebbe esaurita in pochi giorni. Ma nonostante tutto noi siamo disponibili sempre al confronto e a rivedere qualsiasi parte del progetto, come già ci ha chiesto il sindaco. E pur essendo stato accontentato ha detto no al progetto. La nostra intenzione è quella di lavorare in armonia con la comunità. Restiamo sereni, da un punto di vista economico per noi non cambia molto, in caso di diniego investiremo le risorse in altri progetti ma sarei molto dispiaciuto di sapere che non possiamo dare il meglio al territorio in cui viviamo. Sono fiducioso e mi auguro che la comunità lucerina possa invitare il sindaco a rivedere la sua posizione chiedendo di valutare il progetto in serenità e alla luce dei migliori pareri e consulenze. Non si può dire di no perché qualcuno ha spaventato la città e bisogna tranquillizzarla, non condivido questa visione. Bisogna prendere la decisione migliore per la città, può essere anche un no ma deve avere delle motivazioni più serie e solide. Non si può lasciare la decisione ad una piazza in cui si è solo gridato e mai parlato. Evidentemente la campagna elettorale impone certi meccanismi ma io non posso che essere in disaccordo. Un sì o un no vanno dati a fronte di valutazioni fatte con la testa e nella consapevolezza di fare la scelta migliore per la comunità".

## INTERVISTA

Alessio Rossi. «Questa è l'ennesima manovra contro i giovani»

## «Servono crescita e investimenti, non interventi assistenziali»

Nicoletta Picchio

**P**reoccupazione, non solo per lo sfioramento al 2,4 per cento del rapporto deficit-Pil, ma «per la qualità della spesa pubblica, che sembra più legata a misure assistenziali rispetto a interventi per incidere sulla crescita». E voglia di chiarezza: «C'è bisogno di una rappresentazione corretta della realtà, faremo da pungolo al governo, mettendoci il nostro impegno». È il messaggio che Alessio Rossi, presidente dei Giovani di Confindustria, lancia alla politica alla vigilia del 33° convegno di Capri: «È l'ennesima manovra contro i giovani. Servono investimenti, a partire dalle infrastrutture, e un taglio del cuneo per creare occupazione e ridurre i divari». Richiamando anche gli imprenditori a fare la propria parte: «Con Industria 4.0 gli investimenti privati sono aumentati. Noi non vogliamo andare in contrapposizione con il governo, ma dimostrare che sono le aziende a spingere il Pil: mantenendo e rafforzando Industria 4.0 siamo pronti ad investire di più».

**«Uniti, l'Europa che siamo» è il titolo del convegno: un richiamo esplicito, a fronte dei toni accesi di questi giorni tra Ue e il nostro governo...**

L'Europa è e resta il nostro punto di riferimento, è molto di più dei vincoli. Di fronte alle guerre commerciali, alle tensioni internazionali la risposta non può che essere europea. Inoltre sono europee le nostre aziende; soprattutto i giovani imprenditori si sentono cittadini italiani e prima ancora imprenditori europei che lavorano in tutto il mondo. Nelle tavole rotonde parleranno tra gli altri Pietro Salini di Impregilo e Fabrizio Di Amato, di Maire Tecnimont, che partendo da Roma sono ormai multinazionali.



**Mantenendo e rafforzando Industria 4.0, noi imprenditori siamo pronti a investire di più**

Alessio Rossi

PRESIDENTE GIOVANI DI CONFINDUSTRIA

**La manovra sfiora di un punto nel 2019 il rapporto deficit-Pil: un azzardo da parte del governo?**

Il problema non è tanto lo sfioramento di un punto, ma come si utilizzano le risorse e la sostenibilità economica delle misure indicate dal governo come flat tax, reddito di cittadinanza e revisione della legge Fornero, su cui non c'è certezza riguardo alle coperture. Sono misure assistenziali che non porteranno crescita in una fase in cui l'economia rallenta, in Italia, in Europa e a livello internazionale. E si prospetta un aumento dei tassi, oltre alla fine del Quantitative easing, un paracadute importante di cui ha beneficiato soprattutto l'Italia. Siamo preoccupati per il futuro del paese.

**Il governo non ha intenzione di fare marcia indietro. Le stime che ha indicato per la crescita sono credibili?**

Sono molto ottimisti che, a meno che non si realizzi in tempi rapidi un consistente piano di investimenti per la crescita: è positivo aver coin-

volto le aziende a partecipazione pubblica stimolandole a fare investimenti ma non basta. Occorre investire in modo consistente in infrastrutture, per collegare l'Italia, tra Nord e Sud, e il nostro paese al mondo. Realizzare interventi per il territorio, per ammodernare gli istituti scolastici. L'Italia ha un grande bisogno di tutto questo. Purtroppo ciò che vediamo sul caso Genova ci preoccupa: dopo due mesi dal disastro non è stata indetta la gara, non vorremmo al prossimo convegno di Rapallo, a giugno 2019, dover constatare che la ricostruzione del ponte sia ancora da iniziare.

**Flat tax, reddito di cittadinanza, quota 100: campagna elettorale?**

Il governo, per i messaggi e i toni usati, guarda alle prossime elezioni europee di maggio. Bisogna spiegare ai cittadini le cose come stanno e non mistificare la realtà: il reddito di cittadinanza non spingerà i consumi e nuovo lavoro. Per aumentare l'occupazione la strada è creare le condizioni per le imprese di assumere con un consistente taglio del cuneo fiscale. La flat tax è ben diversa da come era stata annunciata, creerà complicazioni di interpretazione e farà sì che i contratti a termine verranno trasformati in partite Iva. Mesi fa avevamo detto: senza conti in ordine, no grazie. Oggi lo confermiamo. Su quota 100 non c'è alcuna certezza che questa misura così costosa porti ad un ingresso dei giovani nei luoghi di lavoro. Ripeto, è una manovra che penalizza i giovani e ipoteca il loro futuro mentre bisognerebbe parlare di equità generazionale. Questo è il messaggio che daremo alla politica, con la speranza che si avvii per lo meno un confronto con il mondo delle imprese.

**Sviluppo tecnologico.** Cobot, big data, logistics app in un settore che cambia. Sull'evoluzione digitale si basa il modello di business di diverse startup

# Le innovazioni spingono verso una logistica 4.0

**Marco Melacini  
Damiano Frosi**

La rivoluzione 4.0 entra nella logistica. Un settore in crescita, che oggi trova nuovo impulso allo sviluppo grazie all'innovazione, alle startup e all'attenzione alla customer experience da parte delle imprese. È iniziata l'era della logistica 4.0, in grado di garantire migliori servizi al cliente e una filiera più efficiente, con la piena visibilità e l'integrazione dei diversi processi.

Come rivela la ricerca 2018 dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano (che sarà presentata giovedì 8 novembre al convegno "Customer Experience, Startup e 4.0: la Logistica spicca il volo!" presso MiCo-Milano Convention Centre), nel mercato contract logistics crescono i volumi movimentati grazie alla spinta dell'eCommerce e a importanti elementi di innovazione. Si registra poi un grande dinamismo con ben 40 operazioni M&A in Italia nel biennio 2017-2018 e si riscontra più attenzione alla sostenibilità dal punto di vista sia ambientale, che economico e delle condizioni di lavoro.

Riguardo all'aspetto "green", sui mezzi pesanti si diffonde la tecnologia per alimentazione Lng (Liquefied natural gas), capace di ridurre la CO<sub>2</sub> del 15-20% e il particolato di almeno il 90%, con benefici anche in termini di costo a chilometro. Nei magazzini prendono piede carrelli con batterie agli ioni di litio, che portano a un risparmio totale sul consumo di ener-

## 40

**OPERAZIONI  
M&A**

Nel mercato del contract logistics in Italia, nel periodo 2017-2018, si sono registrate 40 operazioni di M&A. È quanto emerge dalla ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet", che verrà presentata l'8 novembre a Milano

gia elettrica superiore al 35%.

Sulle tecnologie digitali si basa il modello di business di gran parte delle startup specializzate nell'offerta di servizi logistici. Come Milkman (a Milano), che offre un servizio di delivery last mile con una gestione dinamica dei prezzi per slot di consegna e la visibilità sull'intero processo distributivo. Oppure IndaBox (nata a Torino), che gestisce una rete di punti di ritiro pacchi, tra lockers, negozi, bar e supermercati.

Il filo comune dell'innovazione tecnologica è il paradigma della rivoluzione 4.0, in cui sistemi Cps (Cyberphysical systems) comunicano tra loro in real time e monitorano i processi, creando una copia virtuale del mondo reale e consentendo di prendere decisioni decentralizzate. In magazzino, questo significa ad esempio introdurre carrelli di movimentazione dotati di tecnologia "natural navigation", che si muovono autonomamente senza un tracciato prestabilito, grazie a una scansione laser dello spazio e alla creazione di un profilo 2D dell'ambiente. O sistemi di navigazione indoor basati sulla realtà aumentata, con carrelli dotati di telecamera frontale e di un tablet che mostra le immagini raccolte, a cui si sovrappongono indicazioni "stradali" e informazioni sulla missione da percorrere. E ancora, sistemi di Autonomous intelligent vehicle per carrelli in grado di aggirare gli ostacoli e comunicare tra loro per gestire le precedenza e assegnare gli ordini (Swarm Logistics). Inoltre nell'allestimento ordini i sistemi Cobot (Collaborative robot) possono

supportare le attività di imballaggio e (domani) anche di prelievo. Per dare un'idea della portata di queste innovazioni, basti pensare che nel retail food le aziende che hanno introdotto l'automazione nei magazzini sono cresciute dal 2016 di circa il 350%.

Nel trasporto si assiste alla diffusione di app che consentono una comunicazione real time tra i sistemi di pianificazione centralizzati (Tms) e i singoli vettori/autisti. Soluzioni permettono una stima più precisa dell'orario di arrivo, migliorando il livello di servizio percepito dai clienti. Ma non solo: conoscere la posizione dei mezzi consente di pianificare al meglio le attività di ricezione e spedizione, riducendo la congestione nelle aree circostanti. Molte startup poi stanno introducendo sistemi evoluti per l'analisi dei Big Data della logistica (ad esempio Noodle Analytics) e piattaforme di incrocio domanda-offerta di servizi logistici con un rating sull'affidabilità del servizio.

Ma la rivoluzione tecnologica interessa anche il customer service. Nuovi strumenti digitali offrono visibilità sullo stato degli ordini e maggiore integrazione tra gli attori della filiera, introducendo workflow strutturati che rispondono a eventuali anomalie e alimentano sistemi di business intelligence e predictive analytics. Soluzioni che migliorano l'esperienza di aziende e consumatori.

*Marco Melacini e Damiano Frosi sono rispettivamente direttore scientifico e direttore Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Traffico marittimo

Studio Confetra: capacità di stiva delle 10 maggiori compagnie mondiali all'82,5% nel 2018 - Dalle maggiori dimensioni navali effetti per scali e organizzazione del lavoro - Preoccupazione tra gli operatori per criticità nate su riforme del precedente governo

# Mega-navi portacontainer nuova sfida per i porti

Raoul de Forcade

Il mondo italiano della logistica legata al settore portuale è in allarme: da un lato per il generale rallentamento della crescita del traffico merci nel primo semestre 2018, aggravato dalla caduta di quello di transshipment; dall'altro per i ripensamenti in atto, da parte del Governo Lega-M5s, sul Piano della portualità e della logistica e sulla riforma della governance portuale, entrambi varati dal precedente Esecutivo, targato Pd. Il settore del trasporto merci si trova di fronte a un momento di profonda trasformazione, iniziata già da qualche anno e che, negli ultimi due, sta accelerando. Lo rileva Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) che domani a Roma presenta il *position paper* su *Le infrastrutture strategiche per il trasporto logistico*, curato da Vittorio Marzano, docente all'università Federico II di Napoli.

**3,1%**

**CONTENITORI.** Nei primi sei mesi dell'anno il traffico container via mare è cresciuto del 3,1%

**Le grandi compagnie**

Per il trasporto marittimo containerizzato, si legge nel testo, «gli analisti sostengono che, nel 2018, si accentueranno le tendenze già osservate nel 2017» e cioè la «concentrazione dei traffici, con le prime 10 flotte portacontainer che coprono il 77% della capacità mondiale complessiva. Peraltro, con l'acquisizione di Ooel (Orient overseas container line) da parte di Cosco (entrambe cinesi, ndr) e la nascita di One (Ocean network express), che riunisce i tre maggiori portacontainer delle tre maggiori compagnie giapponesi (K Line, Mol e Nylk), la capacità di stiva delle 10 maggiori compagnie del settore container continuerà a crescere, nel corso del 2018, fino all'82,5%».

**Navi extra-large**

Un aumento che va di pari passo con la decisione delle maggiori compagnie di costruire, per sfruttare al massimo le economie di scala, portacontainer sempre più grandi,

che necessitano di porti adatti ad accoglierle, con fondali profondi, bacini di evoluzione spaziosi, gru con bracci imponenti, capaci di scaricarle e caricarle, e un'organizzazione del lavoro e della logistica molto diversa da quella tradizionale. Perché le grandi navi arrivano nei porti a intervalli di tempo più lunghi rispetto alle unità di minori dimensioni, creano picchi di lavoro più intensi in banchina e necessitano di sistemi logistici in grado di reggere la movimentazione di grandi concentrazioni di container in un arco temporale estremamente circoscritto.

**La crescita dei rotabili**

Lo studio di Confetra rileva che «anche nel trasporto marittimo di rotabili (ro-ro) sta rapidamente emergendo una tendenza alla concentrazione degli operatori, con una sempre maggior importanza degli armatori italiani a livello Mediterraneo». Il report evidenzia an-

**4,7%**

**RO-RO.** Nei primi sei mesi traffico ro-ro in aumento del 4,7% (+9,8% del primo semestre 2017)

che il sempre più stretto rapporto di coordinamento modale «tra ro-ro e trasporto ferroviario, in particolare dal porto di Trieste e, in prospettiva, anche grazie al progressivo upgrade della rete ferroviaria, anche di Livorno e di Ancona». La nota congiunturale della confederazione sul primo semestre 2018 (con variazioni rispetto allo stesso periodo 2017) sottolinea che il trasporto via mare «non prosegue la crescita agli stessi ritmi che aveva registrato nei primi sei mesi del 2017»: il traffico dei contenitori segna +3,1% (era +5,4% nei primi sei mesi dell'anno scorso) e quello ro-ro arriva a +4,7% ma è ben lontano dal +9,8% del primo semestre 2017. Notevolmente negativo è il traffico di trasbordo (-11,6%). Mentre le rinfuse solide segnano -0,3% nel semestre e le liquide +1,7%.

**L'incognita ferrovie**

Marco Conforti, già presidente di Assoporti e oggi membro del consi-

glio di Feport, l'associazione che raggruppa i terminalisti europei, spiega che l'effetto delle grandi navi, «che ora comincia a essere percepito perfino nei porti cinesi, si traduce in meno tocche sulle banchine, con alti picchi di lavoro nei momenti di arrivo delle portacontainer e una forte congestione sulle reti inland: le linee di collegamento con i porti, ferrovie e strade, soffrono».

«Le grandi navi - aggiunge Conforti - vogliono anche grandi mercati e quindi, nel caso dell'Italia, bisogna allargare il mercato dei porti, che deve essere sempre più l'Europa. Questo vuol dire allargare il sistema ferroviario. Invece stiamo mettendo in discussione la realizzazione delle linee Ten-T, della Tav, del Terzo Valico e abbiamo anche qualche difficoltà sul Brennero. Il tutto mentre i nostri competitor europei, i porti del Nord, vanno avanti con le loro Ten-T».

**La riforma al palo**

Al contempo è in ritardo, dice Con-

forti, «una parte importante della riforma ideata dal precedente Governo: lo sportello unico doganale. Al palo perché le altre amministrazioni dello Stato coinvolte nella sua creazione fanno resistenza sul fatto che il coordinamento dello sportello sia affidato all'Agenzia delle dogane».

Ulteriore punto di criticità, osservano gli operatori del settore, è l'intenzione, manifestata dall'Esecutivo, di modificare la riforma sulla governance dei porti varata nel 2016 trasformando le Autorità di sistema portuale in spa e aumentando il numero (che era stato ridotto da 24 a 15, mentre ora si sta prefigurando la sedicesima). C'è chi obietta che se diventassero spa le Authority, che oggi versano le tasse portuali allo Stato, il quale poi gli le restituisce in parte, sarebbero assoggettate ai vincoli imposti dall'Ue sugli aiuti di Stato.



DA MADRAS  
ALLE MANIFATTURE  
TREVIGIANE.  
TUTTO FILA LISCIO.



**Terminal.**

Le grandi navi creano picchi di lavoro più intensi in banchina (nella foto sopra il terminal container del porto di Trieste)

**Logistica.**

Nella foto a destra una nave ro-ro per merci rotabili

**Incentivi**

## Da Marebonus e Ferrobonus una spinta all'intermodalità

**S**e l'Italia non brilla per snellezza della logistica, in tema di intermodalità il Paese ha dimostrato di essere all'avanguardia in Europa nel realizzare un sistema incentivante capace di spostare il traffico merci stradale su nave e su treno. Si tratta delle misure denominate Marebonus e Ferrobonus che, ideate nel 2016 e avviate nel 2017, hanno ricevuto un forte gradimento dagli operatori.

Per quanto riguarda Marebonus, che incentiva il carico dei camion su navi ro-ro (le cosiddette Autostrade del mare), pur avendo avuto il placet (sofferto) dell'Ue, il provvedimento resta un sorvegliato speciale di Bruxelles, che lo vede come un potenziale aiuto di Stato. Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram, società *in house* del ministero delle Infrastrutture (con capitale del ministero dell'Economia), deputata allo sviluppo delle Autostrade del mare, ha spiegato (nel corso della convention Euromed di Atene) che «la burocrazia Ue» ha reso più complicata l'applicazione del bonus, imponendo che l'incentivo

«venga dato all'armatore che poi deve versarne il 70% al trasportatore», che quindi non riceve il contributo direttamente.

In ogni caso, Cascetta ha ricordato che per Marebonus sono attualmente in corso finanziamenti pari a 118 milioni (42 milioni nel 2017 e 76 nel 2018). E che «sulla base delle 51 proposte progettuali ricevute dagli armatori, lo stanziamento Marebonus ha stimolato investimenti per nuovi servizi di Autostrade del mare e per l'upgrading di quelli esistenti di 538,1 milioni, su un orizzonte temporale triennale».

Inoltre, secondo una previsione prudenziale di Ram, «tenendo conto unicamente dei nuovi servizi di autostrade del mare attivati grazie a Marebonus, si potranno ottenere 104.800 metri lineari di stiva netta settimanale (+7,5% di offerta aggiuntiva rispetto a quella corrente) con 190mila veicoli pesanti sottratti annualmente alla strada e quindi un risparmio di esternalità negative di 45,72 milioni l'anno». Ram, peraltro, si appresta a proporre a Bruxelles la versione europea di Marebonus, ossia

il Med Atlantic Ecobonus.

Sul fronte Ferrobonus, l'ok della Ue è stato invece «convinto», spiega Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, l'associazione che raggruppa le imprese ferroviarie del trasporto merci (escluse quelle facenti capo a Fs). La misura si aggiunge allo sconto pedaggio entrato in vigore prima. «Nel triennio 2015-2017 – prosegue – cioè da quando ci sono lo sconto pedaggio (che vale il 10% del costo treno, ndr), e il Ferrobonus (che supporta il passaggio dal tutto camion all'intermodalità ed è pari al 5% del costo treno, ndr), le misure hanno funzionato. Il settore, in generale, dopo 10 anni non positivi, è cresciuto come numero di treni del 10% mentre, nello stesso periodo, gli associati di Fercargo hanno segnato una crescita dei treni del 35%. Gli incentivi nascono da un'analisi del Governo che ha individuato, quanto a costo di un treno, un gap dell'Italia, per problemi di efficienza della rete di Rfi, rispetto agli altri Paesi dell'Europa, compreso tra il 35 e il 45%».

—R.d.F.

## LA DISCUSSIONE IN CONSIGLIO REGIONALE



CON LE «STELLE» Un nuovo sistema per la classificazione dei lidi

# Agenzie di viaggi, stretta sui direttori tecnici

## Puglia, è in arrivo una nuova legge Confindustria: favorirà la concorrenza

● **BARI.** Stop ai fenomeni distorsivi della concorrenza, un freno all'abusivismo, ma anche più chiarezza a favore dei consumatori. È questo l'obiettivo della nuova legge regionale per le agenzie di viaggi che ha cominciato ieri l'esame in commissione Attività produttive, dove sono stati ascoltati i rappresentanti di Confindustria e Fiavet.

Proprio dall'audizione di Massimo Salomone (coordinatore del gruppo tecnico turismo) è emersa una anomalia relativa alla figura del direttore tecnico, che dovrebbe essere la garanzia di qualità del servizio e spesso risulta in comune a più agenzie, con il rischio che si tratti solo di una figura di comodo. La nuova legge mira a introdurre un vincolo preciso (ciascun direttore tecnico potrà lavorare per una sola agenzia) e mira a rendere più agevole il percorso formativo, affidato a tutti gli enti di formazione accreditati.

Ieri la commissione presieduta da Donato Pentassuglia si è occupata anche dei due disegni di legge che riguardano la classificazione degli stabilimenti balneari e quella delle attività turistiche gestite dalle associazioni no-profit. Tra le idee, quella di introdurre la classificazione dei lidi con un sistema di stelle simile a quello degli alberghi, e con un sistema di requisiti per fissare gli standard. L'assessore al Turismo, Loredana Capone, ha presentato una serie di emendamenti che riguardano ad esempio l'obbligo dei gestori di esporre un cartello con il numero di stelle, le tariffe e i servizi offerti ai cittadini, demandando a un apposito confronto con gli operatori per la definizione dei requisiti. Domenico Damascelli ha fatto notare che a inizio riunione la maggioranza non aveva il numero legale e che Forza Italia lo ha mantenuto «per senso di responsabilità».



# Governo-Regioni, sbloccati 4,2 miliardi per gli investimenti

**L'accordo.** Nell'intesa obbligo di realizzare almeno 800 milioni all'anno, altrimenti scatta il taglio con versamenti allo Stato  
Priorità a interventi anti-dissesto, trasporti, edilizia e imprese

**Massimo Frontera  
Gianni Trovati**

ROMA

Trovato l'accordo per sbloccare 4,2 miliardi di investimenti regionali sul biennio 2019-2020 e per cancellare dal 2021 la norma che vincola gli avanzi di bilancio delle Regioni. Il tutto senza intaccare i trasferimenti regionali (1,4 mld nel 2019 e 1,126 mld nel 2020) per le politiche sociali. Entro il 31 gennaio governo e Regioni dovranno trovare l'intesa anche sulla destinazione delle risorse aggiuntive del fondo nazionale investimenti per sbloccare definitivamente la partita inciampata nella sentenza 74/2018 della Consulta.

Sono questi gli elementi dell'accordo siglato ieri nella conferenza Stato-Regioni con l'ok del governo alla proposta fatta dalle Regioni dal presidente Stefano Bonaccini. Un accordo "win-win", che libera 2,5 miliardi sul 2019 e 1,7 miliardi sul 2020 da investire su dissesto idrogeologico, messa in sicurezza sismica, trasporti, edilizia sanitaria residenziale e imprese. Il meccanismo, che sarà tradotto in una norma in manovra, permetterà ai governatori di mettere a bilancio spesa in conto capitale aggiuntiva rispetto a quella già programmata nell'ultimo preventivo 2018-2020. Gli investimenti andranno completati entro i prossimi cinque an-

ni. Ma le Regioni, direttamente o tramite bandi rivolti agli enti locali, dovranno realizzare l'anno prossimo almeno 800 milioni di spesa effettiva per evitare sanzioni. Chi non cela fa verserà i fondi che restano al bilancio statale. «Meglio di così era impossibile – esulta il vicesegretario all'Economia Massimo Garavaglia – perché l'intesa trasforma 800 milioni l'anno di spesa corrente in investimenti e fa saltare la clausola sui fondi sociali» che avrebbe rischiato il taglio di 1,4 miliardi per non autosufficienza e welfare locale. Perché l'intesa interviene sui meccanismi del «contributo alla finanza pubblica» chiesto ai governatori che finora era stato «tamponato» imponendo però un avanzo obbligato proprio per non incidere sui saldi di finanza pubblica. «È un accordo nell'interesse di tutti», ha rimarcato ieri Bonaccini, intervistato da Radio 24. «C'è anche un aumento di 800 milioni per 2019 e 820 milioni sul 2020 sui patti territoriali, per investimenti di Province e comuni», ricorda l'assessore al Bilancio dell'Emilia Romagna, Emma Petitti.

L'accordo, infine, prevede anche l'impegno a un'intesa, entro il 31 gennaio 2019 nella Stato-Regioni, «sulle risorse aggiuntive per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese nelle materie di competenza concorrente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

