

## Comunicato stampa Shipping 4.0 – Napoli, 11 novembre

Si è chiusa giovedì 11 novembre a Napoli presso la stazione Marittima la 4° edizione del convegno Shipping 4.0 organizzato da Promoest Centro Congressi.

Si è parlato di centralità logistica, di sistema digitale e “pensare digitale”: sicuro, condiviso e capillare

Il porto come snodo logistico, catena integrata.

Il porto è una parte della città ed integrata con essa per poter evolvere. E’ importante accogliere il porto per influire positivamente sul lavoro.

Enrico Vergani dello Studio Legale Bonelli Errede, avvocato marittimista genovese non è solo un esperto di diritto nello shipping ha affermato:

“Ormai è acclarato – e la vicenda del covid lo ha chiarito anche ai non addetti ai lavori che **la logistica è centrale nella nostra vita quotidiana** e nell’economia globale. Ed è a buon diritto una industry in se stessa, non essendo affatto ancillare; dunque non è per nulla una business unit dell’industria

Una parola chiave - altrettanto arcinoto a tutti, ormai - è la **digitalizzazione**.

Si deve rendere efficiente il sistema ed il tutto deve essere **condiviso** – La condivisione è un’altra parola chiave – poiché occorre essere tutti d’accordo ad applicare la digitalizzazione; e questa deve essere capillare e, naturalmente, anche sicura. Il concetto da far prevalere è quello dello ‘**one stop shop**’, ovvero una catena logistica unitaria e integrata al cui interno **i porti sono un anello della catena stessa**”.

Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal, forte anche della sua esperienza nelle risorse umane, che lo ha indotto a portare il discorso sugli **aspetti delle professioni portuali**. “Se parliamo di sistema logistico come ‘industry’ allora iniziamo a uscire dal localismo e lavoriamo anche sui temi del lavoro e della **formazione come “sistema”**. Gli strumenti ci sarebbero; ma i piani organici del porto non hanno una modellistica comune e non pianificano a 3/5 anni insieme alle imprese politiche attive o strumenti di quiescenza: occorre farlo.

In realtà alcuni profili professionali sono fuori mercato e dunque riqualfichiamo quelli che esistenti, usiamoli parte come tutor per nuovi ingressi con profili adeguati (transizione/digitalizzazione/automazione). Finalizziamo il lavoro sui ‘profili gravosi’ che sembrano essere in legge di bilancio - prima volta nella storia del lavoro portuale! - e il fondo (attraverso una quota di risorse del 15 bis) per tutti i lavoratori portuali accanto ai versamenti di aziende e lavoratori. **Questo è fare sistema!** E se poi siamo così strategici, si individuino forme di decontribuzione (anche temporanea) per il settore (attraverso le ZES o le zone franche portuali) reinvestendo parte delle risorse risparmiate in politiche attive, welfare e parità di genere.

**“Competenza, coerenza, cultura della logistica, sono le tre C parole chiave della logistica”** è l’incipit dell’analista Fabrizio Vettosi.

Il porto andrebbe esaminato da terra, e non solo da se stesso o dal mare. Quello portuale è un mondo autocratico e autoreferenziale, dove le consuetudini valevano più della norma. Negli altri paesi è **la politica che insegue la logistica**, e non viceversa come accade da

noi. In Italia lasciamo le opere a metà – basta fare un giro ovunque per rendersene facilmente conto - e ci lamentiamo affermando di avere cattive leggi.

In sintesi, abbiamo una grave carenza di competenza, specie nei vertici apicali politici, come dimostra il PNRR scritto da reali incompetenti. Esaminando il dossier si capisce facilmente che è stato redatto da persone che non conoscono non solo l'intermodalità ma neppure le singole modalità. Prendiamo invece ad esempio i **master in logistica** che fanno all'Università di Anversa e facciamoli anche in Italia per disseminare la cultura della logistica”.

Il 70% del fondo complementare nei primi due anni è dedicato all'accessibilità dei porti, e questo è un male perchè così renderemo i porti ancora più congestionati e si aumenteranno ulteriormente i noli. Si dovrebbe **favorire l'accessibilità dai porti, dunque snellire l'istadamento verso l'hinterland**”.

Sul concetto di accessibilità portuale – unitamente a quelli di innovazione e pianificazione – si esprime anche Andrea Mastellone, Presidente, Assoagenti Napoli. “L'esplosione dei noli deriva da problemi evidenti di accessibilità marittima; a Napoli le navi arrivano in piazza Municipio, mentre in Spagna il porto di Valencia si è espanso verso sud e Barcellona ha deviato un fiume, Genova ha solo Voltri come nuovo sviluppo e a Livorno si parla faticosamente di Darsena Europa da anni. Le accuse agli armatori di tenere alti i noli a mio parere sono infondate, la colpa è invece dei produttori delle merci i quali hanno congestionato i porti, che allo stato attuale delle infrastrutture esistenti non sono in grado di smaltire più i flussi commerciali. E non è certo causa della flotta di portacontainer che ha la capacità di trasporto sufficiente, **ma oggi le navi impiegano il 40% di tempo in più ad operare su banchine troppo affollate**. I contenitori impiegano un mese per essere restituiti all'armatore anche perchè **mancano autisti e i container stessi non vengono ritirati**. Si crea dunque un corto circuito che aumenta i costi e tutto ciò alimenta l'inflazione. Da queste premesse viene generata l'attuale grossa crisi economica che temo farà retrocedere il mondo, rischiamo seriamente un altro 2008 o addirittura un nuovo 1929” è la inquietante predizione dell'agente marittimo partenopeo, che termina il suo veemente intervento 'assolvendo' il nostro Paese. “In questo momento l'Italia è vittima altri sistemi portuali, da noi non ci sono ritardi, i container escono per tempo. Per cui attualmente gli importatori italiani pagano noli altri a causa dei disservizi causati da altri sistemi di trasporto collegati al nostro”.

Il convegno è stato una occasione per dibattere sulla importanza della logistica e sul concetto che i porti sono un anello della lunga catena del trasporto e sulla necessità dell'applicazione di nuove tecnologie performanti,

Il porto ha una grande ricaduta sulla città e su tutto il suo eco-sistema logistico regionale e deve essere considerato al servizio delle navi porta container, porta rinfuse, dei traghetti e dell'ampio settore croceristico che ha un forte impatto turistico sulla città e sulla Regione.