

“Ponte sullo Stretto troppo basso per navi da crociera e portacontainer”

Il presidente di **Federlogistica**, Merlo: “Oltre a quello dell’altezza delle imbarcazioni, c’è il problema dello spazio di manovrabilità”. Nel progetto sottovalutate anche le previsioni di innalzamento del Mediterraneo

«Ci sono navi da crociera alte ormai più di 68 metri. Per come è progettato adesso, sotto il ponte sullo Stretto non ci passano». Parola del presidente di **Federlogistica**, Luigi Merlo, che – a costo di invettive e anatemi degli entusiasti della maxiopera – sul Ponte continua a esprimere perplessità. L’allarme lo aveva lanciato già qualche tempo fa, poi lo ha messo nero su bianco nel suo ultimo libro, “Rivoluzionare la politica marittima italiana” e adesso lo ribadisce senza tentennamenti.

sti della maxiopera – sul Ponte continua a esprimere perplessità. L’allarme lo aveva lanciato già qualche tempo fa, poi lo ha messo nero su bianco nel suo ultimo libro, “Rivoluzionare la politica marittima italiana” e adesso lo ribadisce senza tentennamenti.

di **Alessia Candito** a pagina 2

Ponte, l’ultimo dubbio dei tecnici “Le navi più alte non ci passano”

Il leader di **Federlogistica**: “Quelle da crociera superano i 65 metri dell’arco”. L’esperto: “Sulle misure il progetto non è chiaro”. Negli atti ufficiali non ci sono accenni all’evoluzione del Mediterraneo. “Ma si prevede l’innalzamento di un metro in 90 anni”

Accesso vietato anche alle portacontainer
“Si stima un danno annuo di 2,5 miliardi”

dalla nostra inviata
Alessia Candito

REGGIO CALABRIA – «Ci sono navi da crociera alte ormai più di 68 metri. Per come è progettato adesso, sotto il Ponte sullo Stretto non ci passano». Parola del presidente di **Federlogistica**, Luigi Merlo, che – a costo di invettive e anatemi degli entusiasti della maxiopera – sul Ponte continua a esprimere perplessità.

L’allarme lo aveva lanciato già qualche tempo fa, lo ha messo nero su bianco nel suo ultimo libro, “Rivoluzionare la politica marittima italiana”, e adesso lo ribadisce. «Non ho una posizione pregiudiziale sul Ponte – ci tiene a sottolineare – ma se un’opera del genere si fa, è necessario tenere in considerazione tutte le variabili». E la sostenibilità per il traffico marittimo – con le inevitabili ricadute produttive – non è certo dettaglio da poco conto.

Il problema, spiega, non è legato solo all’altezza. «Essendo a campata unica, il Ponte ha una struttura curvilinea, dunque c’è anche un problema di manovrabilità». Traduzione per i non addetti ai lavori: i 65 metri

di massima altezza – sempre che ci si arrivi – l’opera li raggiungerebbe solo nella parte più alta. Verso le due sponde il “franco navigabile” – cioè lo spazio di sicurezza necessario per evitare la collisione – si riduce.

«Anche sulle reali misure dell’opera il progetto non è poi così chiaro», osserva il professore Domenico Gattuso, docente universitario e fra gli esperti del “comitato dei quaranta”, il gruppo di professori, esperti, ambientalisti e tecnici che sulla maxiopera ha messo insieme oltre 500 pagine di osservazioni critiche. «Il Ponte dovrebbe essere di 65 metri, ma da progetto pare si faccia riferimento al piano viario. Sotto – spiega il professore Gattuso – c’è da considerare la struttura dell’impalcato, che dovrebbe essere di circa una decina di metri, dunque il “franco” si abbassa a 55 metri». E di certo il mare non è piatto. Ma studi di scenario aggiornati sul moto ondoso dello Stretto – per intenderci, quel tratto di mare così pericoloso e volubile che persino il mito ci ha piazzato i mostri Scilla e Cariddi – non ne risultano.

Allo stesso modo, neanche un accenno c’è – ed è un altro dei 239 appunti che il ministero dell’Ambiente ha fatto alla società Stretto di Messina – alle evoluzioni del Mediterraneo. «Come **Federlogistica** – spiega il presidente Merlo – stiamo lavorando con l’Enea per mettere a punto una strumentazione in grado di pre-

vedere l’evoluzione del Mediterraneo. Ci sono diversi studi, che presentano proiezioni diverse, ma nel giro di novant’anni il mare potrebbe innalzarsi da quaranta centimetri a un metro». Altro problema – ancora una volta non di poco conto – non solo per la navigabilità, ma per la stessa tenuta della struttura.

Al porto di Gioia Tauro, eterna promessa mancata di sviluppo del territorio calabrese, al Ponte si guarda con preoccupazione. Chi fra i portuali ha esperienza sa che negli anni le navi sono diventate sempre più grandi, le ultime di Msc – Gulsun, Emma, Evergreen – superano le 23mila tonnellate di carico, il che significa file e file di container, ognuno di 3,2 metri. Risultato, per poterle scaricare al porto sono arrivate tre nuove maxigrù, con uno sbraccio d’estensione di 72 metri e un’altezza di sollevamento di 54. «E ricordiamoci che stanno in banchina, cioè a circa 10 metri dal livello del mare», ragiona un operaio con vent’anni di porto sulle spalle. «Se il Ponte sarà di 65 metri, il passag-



gio per queste navi sarebbe troppo rischioso». Se non impossibile.

«Tra l'11 e il 17% (a pieno carico o in zavorra) delle portacontainer attualmente circolanti – prevede il comitato dei 40 – non potrebbe passare sotto il Ponte». Per Gioia Tauro – porto di transhipment più grande al mondo – sarebbe un disastro. «Ipotizzando un valore di un container pari a circa 5.000 euro – si legge nel documento – la riduzione del 17% annuo porta a stimare un danno annuo di 2,5 miliardi di euro».

Peggio ancora, le compagnie di navigazione commerciale potrebbero optare per altri scali «portando al fallimento e alla chiusura di Gioia Tauro», e lo stesso sarebbero obbligate a fare le navi da crociera, spesso ancor più alte. Nelle regioni sempre sul podio per numeri record di disoccupati, un'ecatombe sociale. Perplessità – ricordano gli esperti – più volte pubblicamente sollevate, ma che non hanno trovato né riscontro né risposta. «Le criticità le risolveranno gli ingegneri», si è limitato a dire l'ad di Webuild, Pietro Salini, mentre Pietro Ciucci della Stretto di Messina ha assicurato che il Ponte «può essere ottimizzato anche durante la fase di realizzazione». Insomma a cantieri aperti e lavori iniziati. Rassicurazioni che sulle due sponde dello Stretto né bastano né convincono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Un progetto, molte riserve

Un corteo dei mesi scorsi a Messina contro la costruzione del ponte sullo Stretto: una nuova manifestazione del popolo No Ponte è in programma per il prossimo 18 maggio. Qui sotto, un rendering della struttura a campata unica che secondo il progetto dovrebbe collegare la Sicilia alla Calabria. L'ultima perplessità manifestata dagli esperti riguarda l'altezza: le navi più grandi non potrebbero passarci sotto.

IL RETROSCENA

La corsa alle 16 poltrone dei porti Braccio di ferro tra Lega e FdI

Cresce l'ansia per la riconferma dei presidenti delle Authority. Decisivo il risultato delle Europee
Monta anche la polemica per la candidatura con il Carroccio dell'amministratore unico di Ram

Simone Gallotti / GENOVA

Anche chi non va per mare sa che è meglio evitare di navigare verso la tempesta che si vede all'orizzonte. I problemi, per lo shipping, sono però due: il primo è che la rotta è obbligata. Il secondo: quella all'orizzonte sembra la tempesta perfetta.

Al momento è tutta materia per gli analisti, esercizi di stile tesi a prevedere almeno un po' del futuro che aspetta la politica portuale - e la sua governance - ma tanto improbabile non pare se anche a Roma viene tratteggiato lo scenario.

Primo capitolo: le elezioni europee. La Lega governa il ministero centrale della portualità italiana. Il Mit è nelle mani del segretario, Matteo Salvini, e del viceministro ligure - l'uomo dei porti - Edoardo Rixi. Se il risultato della corsa a Bruxelles non fosse soddisfacente, è evidente che i rapporti in maggioranza saranno destinati a cambiare. E il ministero dei Trasporti rischia così di finire al centro del mutamento. Se poi un eventuale sacrificio di Salvini sull'altare della resa dei conti nella maggioranza - e dentro la Lega non viene vissuto con particolare apprensione, il destino di Rixi desta invece forte preoccupazione nel mondo dello shipping. Perché Rixi, al netto delle difficoltà incontrate (tra le altre: il Mef non così collaborativo sulle misure per il settore e l'invasione di campo del ministero del Mare - e quindi di Fratelli d'Italia - sulla riforma), viene comunque apprezzato per la capacità di dialogo e di conoscenza del comparto. È stato lui ad annunciare tempo fa la necessità di mettere mano alla legge sui porti, ma l'appuntamento è stato rinviato. La colpa è anche del clima

politico in maggioranza: si è partiti dal modello spagnolo, quello di Puertos del Estado, e si è continuato a modificare la rotta in Parlamento, con la continua proposta di nuovi modelli di governance: dalle spa pubbliche a quelle aperte ai privati; dagli enti pubblici economici al mantenimento dell'attuale sistema.

Il momento della verità però si sta avvicinando e presto scatterà il rinnovo di quasi tutti i presidenti delle Authority. La linea fin qui seguita da Salvini e Rixi è stata quella di indicare i commissari in attesa della riforma. Il caso più noto è Genova con la nomina di **Paolo Piacenza**. Ma anche a Messina si è proceduto così, con l'arrivo di un ammiraglio al posto di **Mario Mega**. Qui, più che la discontinuità (Mega era solo al primo mandato) ha giocato un ruolo rilevante la non completa adesione al progetto del ponte sullo Stretto da parte dell'ormai ex presidente.

Entro la fine dell'anno comunque scadranno i mandati di molti presidenti e non è detto che si andrà avanti sulla linea commissariale. Il numero uno di Trieste-Monfalcone (e presidente di Espo) **Zeno D'Agostino** si è chiamato fuori in anticipo: ha annunciato le dimissioni e lascerà a fine maggio. La nomina di un commissario in questo caso sarà obbligatoria. Due possibilità in questo momento sul tavolo: l'attuale segretario generale **Vittorio Torbianelli** sarebbe in corsa, così come il dirigente **Antonio Gurrieri**, attuale ceo di Alpe Adria.

In scadenza anche le presidenze delle due Autorità portuali pugliesi, dirette da Ugo Patroni Griffi e Sergio Prete. Il primo potrebbe tornare in pi-

sta nel caso nascesse un'unica Authority in Puglia. L'idea degli accorpamenti regionali riguardava anche la Liguria e parzialmente la Sicilia, ma le resistenze sono troppo forti e così al momento lo snellimento non trova il sostegno giusto per arrivare a compimento. Così Prete potrebbe sostituire proprio Patroni Griffi a Bari dopo aver trascorso 16 anni alla guida di Taranto. Scadrà anche **Massimo Deiana** in Sardegna dove il futuro dei porti andrà scritto con i grillini, dopo la vittoria alle Regionali dei 5Stelle. A Palermo **Pasquale Monti**, diventato ad di Enav, dovrebbe lasciare a fine mandato la guida dello scalo. Anche a Ravenna scade per fine mandato **Daniele Rossi**. Poi Napoli, Civitavecchia, La Spezia, Livorno, Venezia e Gioia Tauro. Insomma il valzer deve ancora iniziare e la musica suonerà il giorno dopo le elezioni europee e potrebbe non essere solo la Lega a decidere nomi e ruoli.

Su Livorno, ad esempio, le acque sono agitate. La successione a **Luciano Guerrieri** vede in pole il segretario generale, **Matteo Paroli**, già numero due di Ancona. Nelle scorse settimane però è cominciato a circolare anche il nome di **Pino Musolino**, attuale presidente di Civitavecchia. Musolino è stato presidente a Venezia, nominato dall'ex ministro Graziano Delrio. Per lui potrebbero anche aprirsi le porte del settore privato. Livornese è anche **Andrea Agostinelli** presidente di Gioia Tauro che recentemente ha visitato il quartiere generale di Msc a Ginevra, il suo maggio terminalista. Alla Spezia a fine anno scade il mandato di Mario Sommariva. Apprezzato per competenza e visione, per il secondo giro dovrà affrontare la concorrenza della segretaria



generale Federica Montaresi. A Venezia dove c'è Fulvio Lino Di Blasio e a Napoli e Salerno con Andrea Annunziata, sarà la politica a decidere. Intanto monta anche la polemica (per ora sottovoce) sulla candidatura alle Europee del leghista Davide Bordonì, amministratore unico di Ram, la società del ministero che oltre a sviluppare la rete delle autostrade del mare ha anche il compito della digitalizzazione delle banchine. —

I PROTAGONISTI



Zeno D'Agostino

Il quasi ex presidente del porto di Trieste lascerà l'incarico a fine mese. Due in corsa per il vertice



Federica Montaresi e Mario Sommariva

La segretaria generale corre per diventare presidente, ma Sommariva è apprezzato anche a destra



Matteo Salvini e Davide Bordonì

Il cluster dello shipping non ha visto di buon occhio la candidatura alle Europee del presidente di Ram



Pino Musolino

Nominato da Delrio, vanta ottimi rapporti con l'attuale governo: potrebbe finire a Livorno

Lavoro

Contratto logistica, trattativa
al via con 50 nuovi profili —p.16

Contratto logistica, rivoluzione al via I profili da aggiornare salgono a 50

Lavoro

Settore tra i più coinvolti
dall'innovazione tecnologica
e dall'intelligenza artificiale

Definita l'agenda negoziale
fino a luglio, ma c'è lo scoglio
dell'aumento del 18%

Cristina Casadei

Sono salite a 50 le figure che rivoluzioneranno la classificazione del personale del contratto del settore trasporto merci, logistica e spedizioni: è un lungo elenco che comprende sia i profili nuovi, portati dall'intelligenza artificiale e più in generale dall'evoluzione tecnologica, sia quelli da aggiornare.

Il settore è tra i più impattati dalle innovazioni e anche tra i più sensibili a recepirle, come avvenne nell'accordo del 2018 con l'introduzione della figura del rider e nel contratto precedente con quella del driver.

Per spiegarsi meglio con questa tornata contrattuale la dattilografa (ancora presente nel sistema di classificazione) uscirà di scena, mentre gli addetti alla gestione delle casse in contanti avranno una nuova definizione, dato che i pagamenti avvengono in larga misura attraverso i canali digitali. Tra le new entry ci sono invece data scientist, cybersecurity analyst solo per citare qualche esempio, come ci racconta Michele De Rose, segretario nazionale della Filt Cgil, al termine dell'incontro con la rappresentanza datoriale, formata da 24 associazioni di categoria (da Anita a Confetra, **Conftrasporto**, fino agli artigiani e alle 3 centrali cooperative). Il negoziato per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro trasporto merci, logistica e spedizioni, che interessa oltre un milione di lavoratori, avanza verso la meta che i sindacati auspicano possa essere raggiunta

verso l'estate. L'agenda, confermata nell'incontro di ieri, per ora prevede una serie di incontri fino a luglio e, come dice il segretario generale della **Filt Cisl**, Salvatore Pellecchia, si sta andando verso «un'accelerazione per giungere a una rapida e positiva conclusione con soddisfazione di tutte le parti. Il comparto della logistica riveste un ruolo strategico per il Paese e per l'economia nazionale. In questa tornata di rinnovo contrattuale stiamo lavorando per definire elementi migliorativi dal punto di vista economico e normativo, puntando ad una rivalutazione dei salari che hanno perduto potere d'acquisto a causa delle politiche monetarie della Ue e del conseguente aumento dei prezzi, senza tralasciare l'aggiornamento della parte normativa, con particolare attenzione alle misure su formazione, salute e sicurezza, sostegno alla genitorialità e work life balance».

Se guardiamo ai prossimi incontri, il 16 maggio si parlerà di orario di lavoro sia per il personale viaggiante che non viaggiante: la discussione verterà sulla compensazione del disagio per i turni attraverso una riduzione dell'orario a parità di salario, ma anche sull'uso della leva della formazione durante l'orario di lavoro per arrivare ugualmente a una riduzione dell'orario sempre a parità di salario. Per favorire la conciliazione vita lavoro i sindacati metteranno sul tavolo anche tre giornate di permesso annuo retribuito, in aggiunta a quelle già previste. Il 30 maggio le parti affronteranno l'ampio capitolo dell'allargamento dei diritti, mentre sugli altri incontri non è ancora stato definito l'ordine del giorno. Certamente la clausola sociale viene considerata dai rappresentanti dei lavoratori uno dei temi più importanti, con la richiesta dell'estensione a tutti i lavoratori delle tutele normative ed economiche, previste dall'articolo 42 del contratto, in caso di cambio di appalto, a partire dalla continuità contrattuale.

Se in questa fase imprese e sindacati sono al lavoro per la ridefinizione della parte normativa che era stata

tralasciata nell'ultimo contratto, la priorità del negoziato resta però il recupero della dinamica inflattiva che ha raggiunto livelli non equiparabili con gli anni precedenti: i sindacati chiedono un aumento del 18% sul trattamento economico complessivo (Tec) che supera il riferimento dell'Ipca e consente di recuperare anche il livello di inflazione del 2023. Malcontati sarebbero quasi 350 euro per la figura media di riferimento. Mentre il negoziato fa i primi passi sul versante normativo, sul versante economico va però ricordato che è già stato raggiunto un risultato concreto prima della scadenza, come l'erogazione dell'indennità di copertura economica (Ice) per coprire la vacanza contrattuale, pari a 46,66 euro al livello medio a partire da aprile e a 69,99 euro a partire da ottobre. De Rose osserva che «serve adeguare il contratto per governare i processi e per migliorare la condizione economica e normativa dei lavoratori del settore e serve farlo in tempi rapidi, cercando di portare sui minimi la parte più consistente dell'aumento economico complessivo, dato il livello che ha raggiunto l'inflazione nel 2023, che in qualche modo andrà recuperato». Marco Odone, segretario nazionale della Uiltrasporti, aggiunge che «bisognerà dare una risposta significativa rispetto al potere di acquisto e dell'inflazione che sta schiacciando le famiglie», ma prevede «un rinnovo contrattuale lungo, in quanto bisognerà recuperare tutta quella parte normativa tralasciata nel rinnovo del 2021 dove abbiamo avuto l'esigenza di dare una risposta veloce dal punto di vista economico ai lavoratori del settore, in un momento delicato del Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL NEGOZIATO

0DS88

0DS88

I lavoratori

Il contratto trasporto merci, logistica e spedizioni interessa circa un milione di addetti: è scaduto il 31 marzo ed è in corso il negoziato per il rinnovo tra le 24 associazioni datoriali che lo firmano e i sindacati: Filt Cgil, **Fil** Cisl e Uiltrasporti

L'aumento

Nella loro piattaforma i sindacati hanno chiesto un aumento del Trattamento economico complessivo pari al 18%, con l'obiettivo di concentrarne la parte più consistente sui minimi



I lavoratori. Nel settore trasporto merci, logistica e spedizioni lavorano un milione di addetti: il contratto è scaduto il 31 marzo

L'automotive

0DS88

0DS88

Gli incentivi auto slittano a fine mese “Grave ritardo”

**La denuncia delle
imprese di settore
Ad aprile il mercato
cresce del 7,52%**

di **Diego Longhin**

ROMA – Il mercato dell'auto è ormai un'altalena. Ad aprile, dopo il rosso di marzo (-3,7%), cresce del 7,52%, anche se in parte è l'effetto di un mese più lungo come giorni lavorativi. Le immatricolazioni (135.353 in totale), non sono certo merito degli ecobonus varati dal ministro delle Imprese, Adolfo Urso. Contributi di cui si aspetta da mesi il debutto. E si dovrà attendere ancora qualche settimana.

La conferma arriva dallo stesso ministro al Motor Valley Fest di Modena: entro la fine di maggio dovrebbero diventare realtà. Il condizionale è d'obbligo perché gli automobilisti si attendevano novità già per l'ini-

zio del mese. Ma il decreto con il nuovo schema di incentivi ha lasciato Palazzo Chigi solo la scorsa settimana per raggiungere gli uffici della Corte dei Conti, dove è scattato il mese di tempo per dare luce verde. Poi toccherà a Invitalia aggiornare la piattaforma, sperando che vengano bruciati i tempi. Nell'attesa restano in vigore i sussidi vecchi, meno convenienti.

Il mercato per il Centro Studi Promotor è ancora debole: il 56% dei concessionari interpellati giudica basso il livello delle consegne in aprile e il 25% si attende un andamento del mercato in calo nei prossimi tre mesi. «Oltre all'indebolimento della ripresa dell'economia, sulle vendite di auto incide l'attesa per i nuovi incentivi all'acquisto che il governo ha annunciato e che non sono ancora arrivati», sostiene il presidente del Centro, Gian Primo Quagliano. L'Anfia sottolinea «il grave ritardo della norma sui nuovi incentivi». Gli effetti peggiori si sentono proprio

sulle elettriche: calo del 20,3% delle immatricolazioni e quota scesa al 2,3% per l'elettrico e al 3,3% per l'ibrido. **L'Unrae**, l'associazione delle Case estere, rivede però al rialzo di 30.000 unità la stima per il mercato nel 2024, con un volume totale previsto a fine anno di 1.630.000 auto.

Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, ha immatricolato ad aprile in Italia 42.570 auto, lo 0,5% in meno del 2023. E la Uilm, vista la situazione e dopo la manifestazione di Torino, chiede «un incontro con il governo e l'ad Tavares, altrimenti proporranno uno sciopero nazionale del settore».

Il governo ha messo per gli incentivi 950 milioni di euro e prevede un contributo massimo di 13.750 euro per acquistare un'auto elettrica nuova se si rottama una Euro 0, 1 o 2, e si ha un reddito Isee sotto i 30 mila. Se si è sopra il sussidio scende a 11 mila. Per comprare i veicoli termici il contributo c'è solo se si rottama: si va da 1.500 a 3 mila euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA

