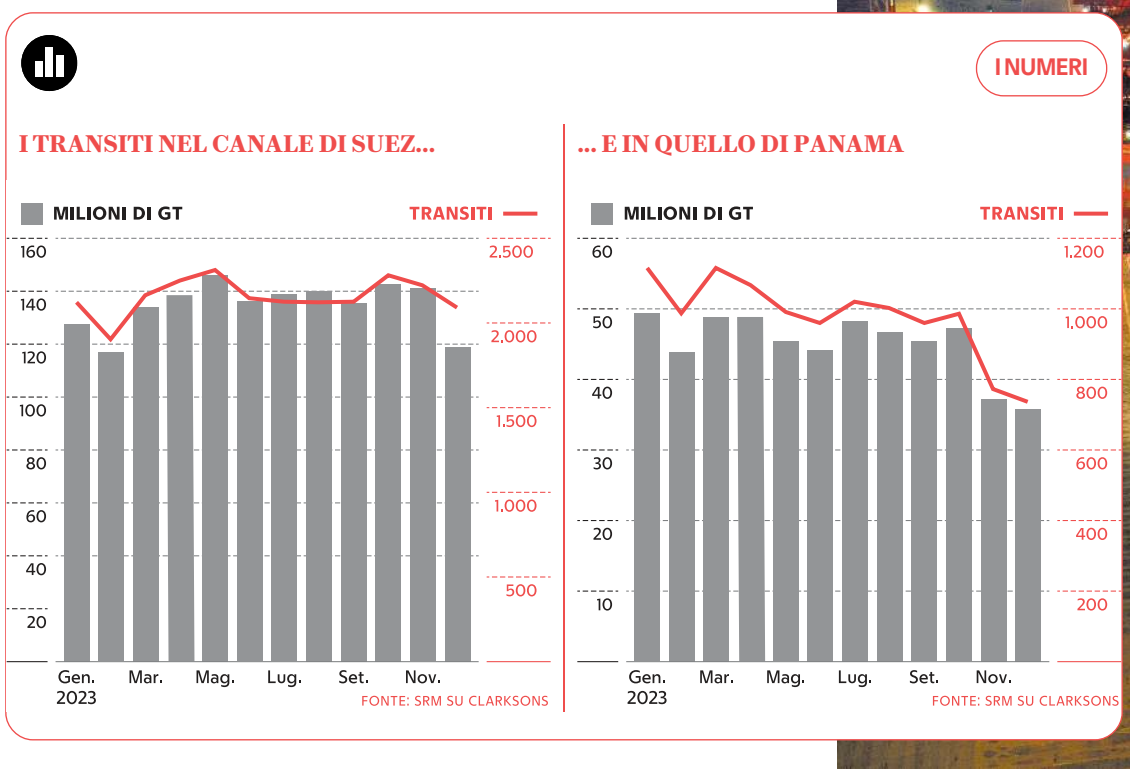
LO SCENARIO

Troppi rischi sulle rotte del mare per il treno è l'ora della riscossa

Ma anche il trasporto su rotaia ha le sue criticità. Ai mille cantieri si aggiungono i disservizi dovuti a problemi contingenti, come quelli italiani ai valichi di confine

Rosaria Amato



Nel 2011 tra la Cina e l'Europa sono stati movimentati 17 treni merci. L'anno scorso si è arrivati a 1.700, in aumento del 6% rispetto al 2022. Una crescita dovuta agli ingenti investimenti della Cina Belt and Road Initiative, certo. Ma non è solo la Cina a guardare con sempre maggiore interesse ai trasporti ferroviari. Da quando è esplosa la crisi del Canale di Suez si sta spostando sulla linea ferrata una parte importante del traffico che prima andava via mare. Non tutti sono disposti a correre i rischi di imbattersi in un attacco degli Houthi, o nel mezzo di una controffensiva americana. E il passaggio dal Capo di Buona Speranza costa in media dieci giorni in più di navigazione, mentre i costi dei noli sono già aumentati del 300%.

C'è poi anche un'altra questione legata al trasporto marittimo: a subire forti rallentamenti non sono solo le navi che passano dal Mar Rosso, ma anche quelle che passano dal Canale di Panama, che ha ridotto fortemente la sua portata a causa della siccità. Per le navi ci sono tempi di attesa di almeno 14 giorni, e anche questo complica la vita alle compagnie che si occupano di logistica e trasporti, considerato che gli Stati Uniti sono il primo partner per l'Italia per l'export marittimo, mentre la Cina è il primo per l'import.

In attesa che la Rotta artica diventi percorribile con maggiore facilità, con lo scioglimento dei ghiacci (anche se già quest'anno la Russia per la prima volta ha aperto il passaggio per tutto l'anno), e tenendo conto che i viaggi in aereo sono costosissimi, e quindi giustificabili solo per alcuni tipi di merce di valore particolarmente elevato, il treno è l'unica alternativa valida.

Ma anche i treni merci hanno i loro colli di bottiglia, e incontrano i loro ostacoli. I percorsi Asia-Europa possono andare dai 9 mila ai 12 mila chilometri, ed è opinione piuttosto diffusa tra gli operatori che «i treni dall'Asia vanno bene fino alla Polonia», poi dopo sulla rete europea subentrano complicazioni e ritardi. Lo hanno detto diversi operatori anche in un webinar sulla crisi di Suez di pochi giorni fa, organizzato dal Gruppo di Lavoro Logistica Italy China Council Foundation, in collaborazione con l'Associazione Italiana Commercio Estero (AICE). «Il nostro Paese non ha mai capito quanto potesse essere strategico sfruttare il treno per collegarsi con la Cina dove, secondo una recente indagine di Drewry, ben 217 città hanno un'altissima capacità ferroviaria di connessione con l'Asia ma anche con l'Europa, attualmente raggiunta in 25 destinazioni», ha affermato Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto, una delle maggiori società del settore delle spedizioni.

I LINK TRA LA CINA E L'EUROPA

In Cina 217 città hanno un'alta capacità ferroviaria di connessione con l'Asia e con l'Europa

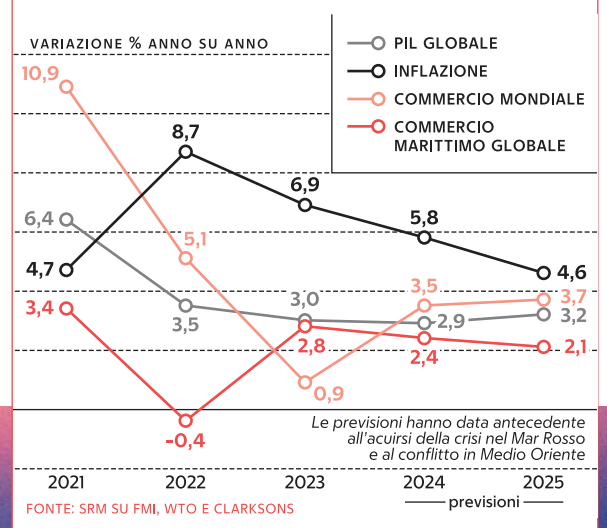
Ai tanti cantieri per i lavori di ammodernamento delle ferrovie in Europa si affiancano i disservizi dovuti a problemi contingenti, come quelli che in Italia riguardano i valichi di confine: «Le criticità legate alle reti infrastrutturali con cui ci scontriamo sicuramente non aiutano – ammette Carlo Palasciano Villamagna, Chief international officer del Gruppo FS e presidente di Mercitalia Logistics – Le numerose interruzioni per lavori di potenziamento della rete in vari Paesi europei ci porteranno benefici nel lungo periodo, ma al momento comportano delle difficoltà oggettive nella circolazione dei no-

① Una enorme nave portacontainer durante le operazioni di carico e scarico al porto di Shanghai

VkVSIyMjZjc3ZmUzN2MtZDlmNy00OWQ4LTlmMjctMmU3ZTA5ZTJkZTExIyMjNzE0YjQ0ZGYtZGE5MS00MjFhLTlhMTUtYzA1ZWVmOWE5NzJmIyMjMjAyNC0wMi0xMiQwODozMTowNiMjI1ZFUg==

VIA MARE O SU ROTAIA
I TREND DEI TRASPORTI GLOBALI

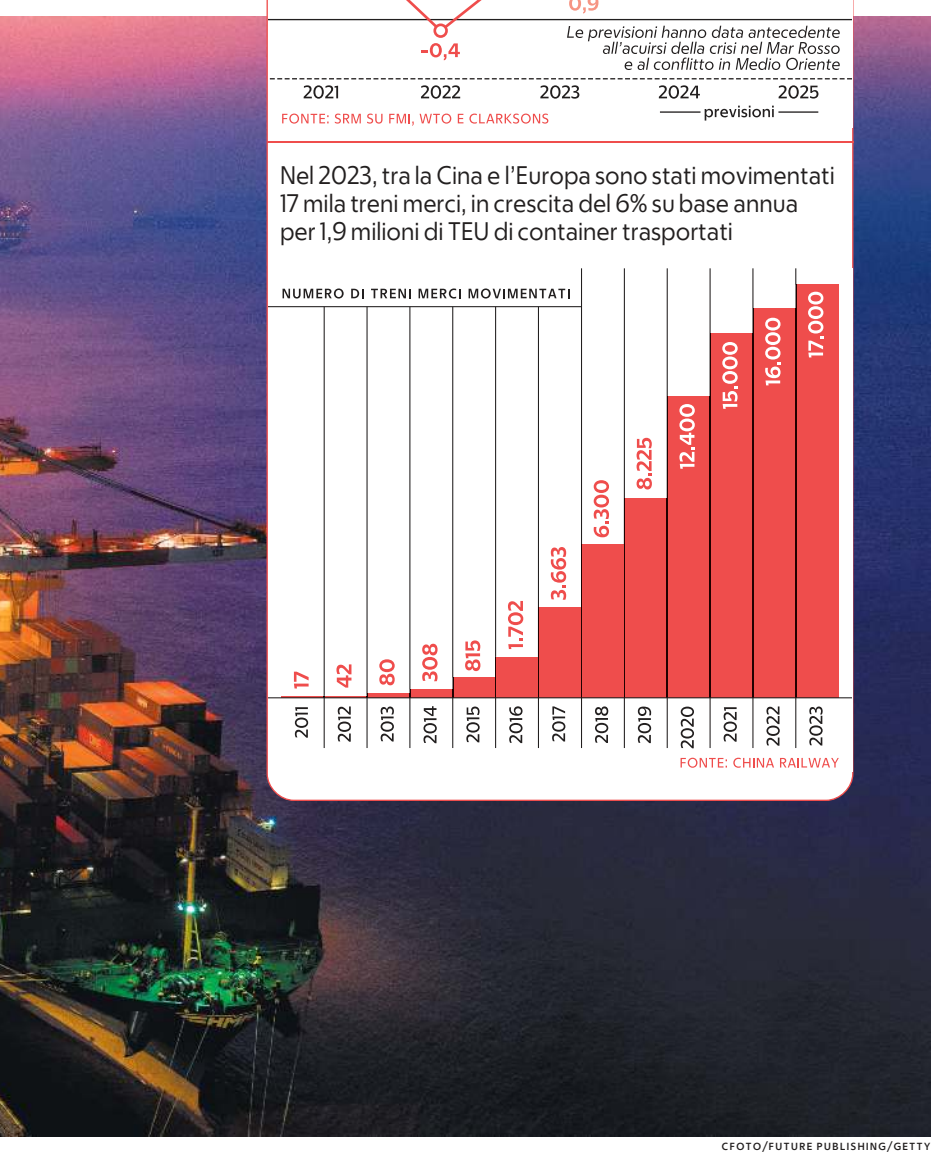
Gli shock della geopolitica e della logistica internazionale non hanno frenato nell'immediato la tendenza alla crescita del traffico marittimo



FONTE: SRM SU FMI, WTO E CLARKSONS

Nel 2023, tra la Cina e l'Europa sono stati movimentati 17 mila treni merci, in crescita del 6% su base annua per 1,9 milioni di TEU di container trasportati

FONTE: CHINA RAILWAY



CFOTO/FUTURE PUBLISHING/GETTY

stri treni. A queste si aggiungono le interruzioni legate a eventi straordinari, come quelle che stanno interessando i valichi come il Frejus, che da solo sta determinando per il Polo Logistica una perdita di circa 5 milioni di euro mensili, il Gottardo e parte della rete greca dal Pireo verso i Balcani».

Per molte aziende poi le ferrovie rappresentano solo un importante anello della catena, che però si compone anche di altri mezzi: da tempo si parla di sviluppo dell'intermodalità, una rete che coniughi al meglio le potenzialità dei porti, del trasporto su strada, su ferrovia e anche in aereo. «Il 29 gennaio 2024 – ha ricordato al webinar della Italy China Council Foundation Giuseppe Bugané, Managing Director di Furlog, società specializzata nel trasporto intermodale – è iniziato a Bruxelles il Global Gateway Investors Forum, dedicato ai trasporti tra Unione Europea e Asia Centrale, con un'importante dichiarazione del vicepresidente esecutivo della Commissione Europea, Valdis Dombrovskis. Ha annunciato che alcune istituzioni finanziarie europee e internazionali presenti all'evento intendono investire 10 milioni di euro per lo sviluppo dei trasporti tra le due aree. L'obiettivo è quello di creare una rotta "all'avanguardia, multimodale ed efficiente"».

Obiettivo condiviso naturalmente anche in Italia: «Come Polo Logistica del Gruppo FS – spiega ancora ad A&F Palasciano Villamagna – stiamo lavorando al cosiddetto "cantiere della logistica", un blend di azioni strategiche necessarie per essere pronti a sfruttare le opportunità date dalle nuove infrastrutture, appena saranno rese disponibili. Per aumentare la quota delle merci su ferro ci proponiamo come operatore di sistema, puntando a espandere il network in tutta Europa tramite crescita organica, inorganica nonché attraverso partnership e collaborazioni, con l'obiettivo di diventare il player europeo della logistica integrata, compreso il raccordo con il primo e l'ultimo miglio, con la gestione dei terminali e delle piattaforme logistiche per consentire una piena intermodalità con la gomma e con il mare. In Europa siamo presenti in undici Paesi, sia sull'asse l'asse Nord-Sud che Est-Ovest, con collegamenti giornalieri da e per l'Italia a vantaggio dei servizi di import ed export a sostegno del made in Italy».

L'obiettivo è quello di far sì che, nel difficile contesto creato dalla crisi di Suez, il trasporto su ferro possa e debba «rappresentare un'alternativa valida e percorribile per far arrivare le merci in Europa e in Italia, oltre che per garantire export», conclude il manager Fs, aggiungendo che «si sta lavorando a progetti alternativi, come il Corridoio India-Medio Oriente-Europa, che collegherà i Paesi dell'Europa, del Golfo Persico e dell'Asia meridionale. A questo si aggiunge il Corridoio Transcaspico, che dalla Cina arriva in Europa, e su cui viaggiano fino a 10 milioni di tonnellate di merci ogni anno».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA

"L'Italia soffre anche i colli di bottiglia via terra"

Per Ruggerone di Assologistica sono penalizzati imprese e consumatori

Non ci sono gli assalti degli Houti, ma anche i confini di terra, dal Frejus al Monte Bianco, in Italia stanno diventando faticosi colli di bottiglia: «È un tema che va discusso al tavolo che si aprirà a breve al ministero del Made in Italy, perché non è solo una questione logistica, ma anche economica e strategica», afferma Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica.

Quanto ci sta danneggiando la sempre più difficile percorribilità del Canale di Suez?

«C'è un dato che fotografa bene la situazione: prima della crisi passavano 700 mila container al giorno, oggi siamo a 200 mila. Forse gli effetti veri sul sistema Italia, come potenziale porto del Sud dell'Europa, non sono ancora arrivati del tutto. Nel Mediterraneo entrano poche navi, e quelle poche devono ottimizzare con scali più efficienti rispetto a quelli dei porti italiani: piuttosto scelgono la Grecia, o la Spagna, e questo significa allungare le catene logistiche. Mentre le navi che decidono di circumnavigare l'Africa approdano nei porti del Nord Europa, i soliti Rotterdam o Anversa, e da lì la merce sale sui treni. Ma anche in questo caso, ci presentiamo deboli».

Le ferrovie non sono all'altezza?

«La ferrovia è uno strumento straordinario, ma ha bisogno di manutenzione, e soprattutto di evolversi come sistema. Sia in Germania che in Italia in questo momento ci sono imponenti cantieri, grazie ai vari programmi post-pandemia, in particolare da noi il Pnrr: a fronte di un domani radioso, quando i lavori saranno finiti, al momento si scontano i lavori in corso».

E poi da noi ci sono i rallentamenti al confine.

«Abbiamo il Frejus chiuso fino al 2025 per una frana devastante dell'estate scorsa, il Gottardo a mezzo servizio per un incidente ferroviario proprio con un treno merci, che ha danneggiato diversi chilometri di ferrovia, il Monte Bianco chiuso a turni. In questo momento i collegamenti ferroviari sono assicurati solo dal caro vecchio tunnel del Sempione, che ha quasi un secolo e mezzo di vita. Una situazione che non danneggia solo le imprese, ma anche i consumatori, che subiscono ritardi e incrementi dei prezzi».

Anche i porti ne risentono?

«In attesa che si concludano i lavori di potenziamento, le nostre ferrovie non sono così performanti. Una situazione che penalizza i porti del Sud, in particolare un porto potenzialmente straordinario come Gioia Tauro». **– r.am.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Circo Massimo

Tra i figli del dio minore l'infedeltà fiscale va sempre per la maggiore

Massimo Giannini

Saranno pure "figli di un dio minore", come li definì la Giorgia Meloni in Parlamento. Ma con tutto il rispetto, restano anche "figli di madre ignota", come dimostrano i dati dell'Anagrafe Tributaria. Sto parlando dei lavoratori autonomi, parte integrante della spina dorsale dell'Azienda Italia, evocati, vezzeggiati e blanditi a suon di condoni da questo come da altri governi, ma nonostante tutto ancora sconosciuti all'Amministrazione finanziaria. La Melonomics li ha scelti come constituency elettorale privilegiata delle nuove politiche fiscali, con una logica corporativa utile a disarticolare la rappresentanza dei ceti produttivi a suon di bonus e sanatorie.

In questo la Sorella d'Italia mostra una coerenza quasi tetragona. L'aveva annunciato subito, il 25 ottobre 2022, nel suo primo discorso in Parlamento: «Dedicheremo il massimo impegno a quelle migliaia di lavoratori autonomi che non si sono più rialzati dopo la pandemia: a loro, che sono stati spesso e ingiustamente trattati come figli di un dio minore, vogliamo riconoscere tutele adeguate, perché siamo sempre stati al fianco di quei quasi 5 milioni di lavoratori autonomi, artigiani, commercianti, liberi professionisti, che costituiscono un asse portante dell'economia italiana...». Molto è stato già fatto, per onorare la promessa insita in quella che la stessa Meloni aveva definito "la rivoluzione copernicana". La tassa piatta sulle partite Iva, estesa da 65 a 100 mila euro di fatturato, è stato solo l'acconto. Poi è arrivata la "tregua fiscale", cioè i diciassette condoni in appena un anno e mezzo.

Ma come la ripaga tanta fiducia, il mitico "popolo delle partite Iva"? Poco e male, purtroppo. La prova documentale la fornisce l'ad di Sogei, Cristiano Cannarsa, alla Commissione di Vigilanza sull'Anagrafe Tributaria. Su una platea compresa tra i 4 e i 5 milioni di soggetti, le partite Iva che dichiarano meno di 15 mila euro di reddito sono circa 1 milione. Quasi il 37% dei lavoratori autonomi – le ditte, i professionisti e le piccole società – denuncia un reddito inferiore alla soglia di sopravvivenza, cioè 1.250 euro lordi al mese. Un terzo, cioè 330 mila soggetti, dichiara addirittura redditi negativi.

> L'OPINIONE
>
> Quasi il 37% dei lavoratori autonomi (ditte, professionisti, piccole società) denuncia un reddito inferiore alla soglia di sopravvivenza, cioè 1.250 euro lordi al mese

Se questa fosse la reale condizione economica di uno strato così vasto della società italiana, probabilmente, sarebbe già scoppiata la rivoluzione vera, non quella copernicana sognata dalla premier. È chiaro che nelle pieghe di questi numeri si annida un fenomeno altrettanto vasto di evasione, che riguarda trasversalmente tutti i settori, come spiega lo stesso Cannarsa: sotto i 15 mila euro «ci sono studi legali e notarili, di architettura e di ingegneria, attività di consulenza e sanitarie, commercio al dettaglio e ambulante». Tra quelli con valori negativi, invece, si trovano «attività di fabbricazione e di produzione, come carta, articoli in gomma, macchine, mezzi di trasporto, prodotti chimici».

Insomma, il dio sarà anche "minore", ma tra i suoi figli l'infedeltà fiscale va per la maggiore. Lo dimostrava già la Relazione annuale sull'evasione e sullo stato dell'economia non osservata, che il ministro Giorgetti ha presentato nei mesi scorsi alle Camere, senza dare troppo nell'occhio perché, appunto, bisogna che il cittadino non senta gravare troppo su di sé la minaccia del "pizzo di Stato" (altra simpatica formula meloniana, per definire le sacrosante imposte con le quali si finanziano la sanità e la scuola). Ma ora che in Europa è passato sopra le nostre teste il nuovo Patto di stabilità, di soldi non ce ne sono più, e dunque anche nella lotta al nero qualche segnale bisogna lanciarlo. Non basta l'eccellente lavoro di recupero fatto da Ernesto Ruffini all'Agenzia delle Entrate. Si spiega così l'uscita del sottosegretario all'Economia, che rilancia l'ennesimo "concordato" con gli autonomi. C'è solo un aspetto un po' grottesco. Maurizio Leo dice che gli evasori fiscali vanno combattuti, perché "sono come i terroristi". Dunque, contrordine camerati! Ma mi chiedo: ora chi glielo dice al "dio minore"?

©RIPRODUZIONE RISERVATA

VkVSIyMjZjc3ZmUzN2MtZDlmNy00OWQ4LTlmMjctMmU3ZTA5ZTJkZTExIyMjNzE0YjQ0ZGYtZGE5MS00MjFhLTlhMTUtYzA1ZWVmOWE5Nzs1mIyMjMjAyNC0wMi0xMlQwODozMToxNiMjI1ZFUg==