

Fontana: “Guerra in Ucraina sta mettendo a nudo la questione energetica. La logistica è già cambiata e non si torna indietro”

di **Fabio Lugarini**

20 Maggio 2022 - 13:10



Sarà uno dei protagonisti del convegno **“La Spezia e il suo porto”**, promosso e organizzato da Confindustria per la settimana ventura e ai taccuini di Città della Spezia, **Andrea Fontana** traccia un quadro omnicomprensivo sullo stato di salute della logistica portuale con particolare attenzione alla categoria degli spedizionieri, chiamata in questi anni di pandemia e guerra ad una metamorfosi d’approccio. Fontana, consigliere di amministrazione della *Dario Perioli S.p.A*, presiede dal 2019 **l’Associazione degli spedizionieri del Porto della Spezia** e qualche mese dopo l’insediamento si è ritrovati a doversi misurare con questa lunga parentesi emergenziale.

Presidente, ci vengono in mente subito due domande. La prima è che cosa ha cambiato nel mondo portuale e logistico il Covid? E poi ci chiediamo quale eredità, nel bene e nel male, abbia lasciato questa prova più che stressante una quando l’emergenza sarà terminata?

“E’ cambiato tantissimo nel nostro mondo a causa del Covid: la congestione nei terminal di partenza con navi sempre più in ritardo rispetto alle previsioni e la conseguente congestione nei terminal di arrivo e ritardo nella consegna delle merci al cliente finale anche a causa della penuria di camion dovuta alla mancanza di autisti fermati, appunto, da Covid e eventi bellici. In sintesi c’è un peggioramento generale nella logistica e anche un aumento dei noli marittimi che non ha precedenti nella storia, anch’esso causato da un

balzo dell'economia in avanti non appena c'è stata la percezione che i periodi di lockdown sarebbero finiti".



Prospettive?

“L’eredità positiva è che ora la logistica è al centro dell’attenzione dei decisori politici ed economici perché è considerata un servizio essenziale e quindi degno della massima attenzione. Nel male è che non si potrà più tornare indietro, a un modo di lavorare standardizzato e basato su servizi di trasporto marittimo e anche terrestri affidabili e sui quali calibrare anche i propri progetti di sviluppo; ci sarà sempre dietro l’angolo un nuovo evento imprevisto come una guerra piuttosto che una crisi energetica ma che potrebbe essere anche positivo, che potrebbe costringerci ad adattarsi ad esso”.

Nonostante le difficoltà di adattamento alle regole sanitarie e nonostante i loro effetti sull’organizzazione della movimentazione delle merci, il Porto della Spezia non si è mai fermato, assolvendo in pieno la funzione strategica di assicurare il flusso dei rifornimenti soprattutto dei beni di prima necessità, alimentari, sanitari ed energetici. Ebbene, alla luce di quella che appare davvero come un’epoca nuova, voi operatori con quale spirito la state affrontando?

“Come dicevo prima è necessaria una profonda, per quanto possibile, analisi dei cambiamenti che potrebbero accadere nel mondo nei prossimi anni o mesi e adattarsi ad essi con la massima flessibilità e competenza. Il cambiamento, in altre parole, bisogna cavalcarlo”.



Mentre la Cina con la tolleranza zero anti Covid rischia di rimettere in crisi la catena logistica con effetti ancora tutti da affrontare, quanto sta incidendo intanto lo sconvolgimento geopolitico causato dalla guerra sul fronte ucraino, per il vostro settore al quale è sempre più concordemente riconosciuto, come ha ricordato lei, un ruolo strategico?

“A mio parere la guerra in Ucraina sta mettendo a nudo la problematica energetica sempre trascurata dall’ Italia; se pensiamo che si stanno cercando fonti di approvvigionamento alternative di gas naturale che non è certo la soluzione ma solo un passaggio verso quelle fonti energetiche rinnovabili che sono ancora lontane da sostituire integralmente le fonti energetiche fossili. In questa storia, cosa anche questa non pensabile qualche anno fa, sta mettendo il nostro porto all’attenzione della Nazione per il tanto vituperato terminal di rigassificazione di Panigaglia che ora è considerato strategico”.



La comunità portuale spezzina, che si è sempre distinta nella condivisione di progetti e di azioni con risultati innovativi e pionieristici, indica da sempre la concorrenzialità infrastrutturale come una delle condizioni necessarie per continuare a vincere le sfide del mercato. Ma se per la Variante Aurelia-Felettino dovrebbe essere una questione di qualche anno, per il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese la prospettiva è più complessa. Nonostante il dossier sia stato tolto dai cassetti e il progetto rimesso sui binari restano tempi lunghi e finanziamenti non del tutto garantiti. Quale è il suo punto di vista?

“Io sono sempre stato un sostenitore della linea Pontremolese e da questa associazione sono partiti i primi messaggi ai politici affinché il progetto della Pontremolese fosse inserito nei piani del Governo relativi al potenziamento delle infrastrutture specialmente ferroviarie. Diciamo che alcuni passi importanti sono stati fatti grazie all’attività dell’onorevole Raffaella Paita e della viceministro Teresa Bellanova; abbiamo una stima del costo, un costo importante ma che non deve spaventare se pensiamo che è un investimento destinato a durare almeno 150 anni e che produrrà le risorse finanziarie per il suo utilizzo, oltre a quei vantaggi di tipo ambientale e di sostenibilità che tutti riconoscono all’uso del treno. E’ stato calcolato che il solo accorciarsi delle distanze tra porti del nord tirreno e terminal dell’interno porterebbe ad una diminuzione di emissioni di Co2 di parecchi milioni di tonnellate annue”.