



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Febbraio 2023





PRIMO PIANO INTERVISTA

# TRASPORTI E LOGISTICA: EVOLUZIONI IN CORSO

*La fotografia di Carlo De Ruvo, presidente Confetra, Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica*



### **Qual è oggi lo stato di salute del mondo dei trasporti e della logistica dopo la pandemia e con la guerra in Ucraina in corso?**

«In Italia, nel 2022, il mercato della logistica è cresciuto del 2,8% rispetto al 2021 (dati Contract Logistics), anno in cui il settore aveva già registrato una forte ripresa dei volumi. Purtroppo, però, il conflitto russo-ucraino ha acuito alcune criticità già presenti a livello internazionale e che oggi creano grande preoccupazione e incertezza, tra cui il vertiginoso aumento dei prezzi dei beni energetici, anche legato alla difficoltà a reperire energia e combustibili, l'aumento dei costi operativi, nonché i rallentamenti nella catena logistica a livello internazionale. A queste criticità contingenti si aggiungono problematiche strutturali quali, in particolare, il peso di una burocrazia opprimente che ci penalizza rispetto ai concorrenti stranieri, il nanismo imprenditoriale, per non parlare dell'ormai cronica carenza di autisti e di macchinisti ferroviari».

### **Non pensa che mai come in questi ultimi anni abbiamo toccato con mano il ruolo di questo settore, determinante per l'economia mondiale e le persone?**

«Da sempre la logistica e i trasporti in genere rappresentano elementi strategici e portanti del sistema economico italiano, garantendo l'alimentazione delle attività produttive e dei cittadini: la pandemia ha fatto emergere agli

occhi dell'opinione pubblica questo ruolo essenziale, spesso dato per scontato e non valorizzato. Le imprese esportatrici italiane, e con esse quelle che movimentano tali merci, hanno reagito prontamente durante e dopo la pandemia, facendo registrare per l'Italia, nei primi mesi dell'anno, tassi di crescita dell'export più sostenuti rispetto a quelli prodotti da altri settori economici».

### **Quali sono il ruolo e le direttrici principali del settore, guardando al futuro? Cosa gli occorre e cosa chiede alla parte pubblica per favorire crescita e sviluppo?**

«Al settore della logistica servono soprattutto visione di sistema e semplificazione amministrativa, da intendersi come riduzione degli oneri burocratici e razionalizzazione delle procedure operative. Purtroppo, queste necessità troppo spesso incontrano resistenze da parte dell'apparato pubblico. Il mancato intervento in direzione di tali richieste non solo penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i competitor esteri, ma rischia anche di ridurre gli standard di produttività dell'intero sistema Paese. L'appesantimento operativo della catena logistica produce inefficienza; l'efficientamento delle procedure operative è vitale per garantire una maggiore fluidità dei traffici e una migliore competitività dell'intero sistema italiano».

### Come vi siete mossi per snellire le procedure burocratiche?

«Nel 2019, in collaborazione con il Cnel, abbiamo monitorato i processi da semplificare nell'ambito delle operazioni dell'intera catena logistica: da questa sinergia sono scaturite proposte di legge ben precise, presentate dallo stesso Cnel nella scorsa legislatura (ne auspichiamo la presentazione anche nella nuova), che avevano l'obiettivo di snellire e ottimizzare oneri burocratici e amministrativi direttamente impattanti sul settore e, quindi, sull'economia nazionale. Tali proposte miravano in particolare: all'armonizzazione degli orari di lavoro delle pubbliche amministrazioni, coinvolte nella fase di sdoganamento delle merci; alla semplificazione degli avvisi che le navi in arrivo nei porti devono inviare alle varie amministrazioni; al riordino dell'attività regolatoria di varie pubbliche amministrazioni, tra cui quella dell'Art, che dovrebbe riguardare solo i servizi di pubblica utilità. Nonostante la maggior parte di queste proposte fossero oltretutto a costo zero, purtroppo ad oggi poco è stato fatto».

### Avete avanzato delle proposte anche al nuovo governo?

«Alle forze che compongono il nuovo governo abbiamo presentato già in campagna elettorale una serie di richieste su alcuni temi fondamentali: dall'autotrasporto al trasporto marittimo, dal cargo aereo a quello ferroviario, dai servizi postali allo sportello unico doganale, dal Pnrr all'alleggerimento della pressione fiscale, dalle politiche del lavoro alle semplificazioni. Inoltre, per quanto riguarda in particolare la distribuzione dell'ultimo miglio – che fa parte della logistica urbana caratterizzata da enormi volumi di merci – abbiamo evidenziato come anche su questa parte finale della catena logistica incidano fortemente le carenze infrastrutturali. Il Pnrr può aiutare su questo fronte, purché sia attuato

in tempi molto brevi che permettano di poter gestire adeguatamente la crescita di volumi di merci che, di sicuro, continuerà anche nei prossimi anni».

### Che ruolo ha la formazione professionale per la logistica?

«Si tratta di un altro tema sul quale abbiamo spesso posto l'attenzione. La logistica è un settore *labour intensive* per definizione, che ad ogni livello incontra difficoltà a trovare figure adeguate alle proprie necessità. Oggi è molto complicato far arrivare a un giovane informazioni corrette su che tipo di lavoro sia, ad esempio, quello dello spedizioniere internazionale. Un grande aiuto in tal senso potrebbe arrivare dalle scuole professionali, dagli istituti tecnici e dagli istituti tecnici superiori che, all'ultimo anno, dovrebbero prevedere percorsi specifici per giungere al conseguimento della patente C e della CQC per incentivare i giovani all'approccio del mestiere di autotrasportatore».

### E i privati cosa devono fare?

«Il sistema logistico del nostro Paese soffre da sempre di un problema di dimensioni aziendali. Ciò non ha assecondato a dovere il necessario processo di consolidamento, di investimenti innovativi in tecnologia, in evoluzione green, sostenibilità e formazione. Purtroppo, la carenza di un'adeguata politica dei trasporti che sappia trarre interventi di ampio respiro non ha aiutato le imprese a superare queste criticità. Inoltre, la logistica italiana sta perdendo il controllo del prodotto italiano: secondo uno studio di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno), il 73% delle esportazioni del nostro Paese, contro il 30% di quelle tedesche, francesi e spagnole, viene venduto franco fabbrica (o ex works), con la conseguenza che l'organizzazione e la responsabilità del prelievo della merce presso il produttore e del suo trasporto a destinazione viene



Carlo De Ruvo, presidente Confetra.



PRIMO PIANO INTERVISTA Carlo De Ruvo

affidato interamente all'acquirente straniero. Il ritiro avviene allo stabilimento del produttore italiano, mentre il compratore estero decide chi utilizzare per il trasporto, dove far transitare la merce, che linea marittima usare, con chi assicurare le merci e quali banche usare per finanziare il pagamento delle merci e le eventuali garanzie».

### Il sistema Italia è sotto scacco nella consegna della catena logistica ad altri?

«Come abbiamo più volte evidenziato, con queste pratiche di vendita, il sistema Italia di fatto consegna ad altri il controllo della catena logistica, rinunciando a una quota importante della catena del valore. Poiché la qualità e il controllo della supply chain è uno dei fattori che definisce il posizionamento competitivo dell'impresa, delegare l'organizzazione della catena logistica al compratore estero, che si avvarrà di infrastrutture e fornitori esteri, rappresenta una perdita di opportunità di business per il nostro Paese e condiziona lo sviluppo della logistica in Italia. I processi di logistica e trasporto sono stati considerati erroneamente un "costo", e non un "valore", per la competitività del prodotto stesso. Per invertire la rotta servirebbero, da un lato, un cambio di approccio mentale negli imprenditori, dall'altro, incentivi statali mirati. Sarebbe inoltre importante avviare una comunicazione nelle imprese per promuovere il valore della gestione della fase logistica come parte integrata nel processo produttivo. Se l'esportatore si rende conto dei benefici concreti che possono derivare da una diversa modalità di resa, sarà lui stesso a cambiarla».

### Che cosa dovrebbero fare, in particolare, gli esportatori italiani?

«Sarebbe opportuno che gli esportatori italiani sceglieressero di vendere con rese Cif (franco destino), poiché in questo modo l'esportatore può ottimizzare i flussi riducendo i costi diretti e di gestione, può negoziare e dialogare con

un unico spedizioniere di fiducia, nonché curare la copertura assicurativa della merce senza rischiare contenziosi e ripercussioni commerciali. Siamo convinti che con le risorse del Pnrr si possa fare molto per colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese – sia materiale sia digitale – ma per compiere un reale passo in avanti occorre che la logistica italiana recuperi il controllo della catena distributiva».

### In Italia, in alcuni operatori e segmenti dell'offerta, non serve anche più managerialità nella gestione delle aziende, dell'organizzazione aziendale e dei modelli di business?

«I manager hanno un ruolo insostituibile all'interno dell'azienda, coniugando due funzioni fondamentali: quella di interfaccia con il datore di lavoro e quella di punto di riferimento con la generalità dei dipendenti. Un'azienda senza una struttura manageriale adeguata, dotata delle giuste competenze e capace di capire in anticipo i cambiamenti, anziché subirli, non ha visione e quindi sarà più lenta a intercettare nuovi business o a reagire nei momenti di difficoltà. Non è un caso che con il Covid il numero dei dirigenti sia cresciuto, specialmente nel terziario, di cui le imprese di logistica rappresentano un pezzo importante. La tendenza continua anche adesso, nonostante alla pandemia si sia aggiunta la guerra in Ucraina e gli effetti da essa prodotti, tra cui il caro energia e la crescita dell'inflazione».

tano un pezzo importante. La tendenza continua anche adesso, nonostante alla pandemia si sia aggiunta la guerra in Ucraina e gli effetti da essa prodotti, tra cui il caro energia e la crescita dell'inflazione».

### La ripresa deve quindi passare da un management efficiente e lungimirante?

«C'è senz'altro la consapevolezza all'interno delle aziende che non può esserci ripresa senza una classe dirigenziale efficiente, responsabile, con una visione d'insieme che sia in grado di saper programmare il futuro percorrendo, se necessario, nuove strade e di guidare e motivare i propri collaboratori.

Per assecondare la crescente domanda di dirigenti sono

**«Un'azienda senza una struttura manageriale adeguata, dotata delle giuste competenze e capace di capire in anticipo i cambiamenti, anziché subirli, non ha visione e quindi sarà più lenta a intercettare nuovi business o a reagire nei momenti di difficoltà»**



però necessari, come ha sottolineato recentemente l'*Economy*, strumenti nuovi che consentano di facilitare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro di competenze manageriali. Sotto questo punto di vista, la proclamazione da parte della presidente della Commissione europea Von der Leyen del 2023 come l'Anno europeo delle competenze assume certamente un alto valore simbolico, ma rischia di rimanere tale se non accompagnato da politiche attive del lavoro che, specialmente in Italia, scontano una cronica carenza».

### **E la sostenibilità? Cos'è e com'è oggi e in prospettiva per il vostro settore?**

«Insieme alla digitalizzazione, la transizione ecologica è uno degli assi strategici del Pnrr, per il quale sono stati stanziati oltre 68 miliardi di euro: un'occasione unica che però necessita di un'attuazione rapida e concreta. Il settore dei trasporti rappresenta da sempre una costante nel confronto politico e scientifico sulla sostenibilità. L'ampio dibattito sviluppatosi a livello nazionale e comunitario sul nostro settore ruota prevalentemente intorno agli effetti negativi che la movimentazione quotidiana di merci e persone produce sull'ambiente. I trasporti rivestono infatti un ruolo strategico essenziale per lo sviluppo economico ma, al tempo stesso, rappresentano uno dei settori che esercitano maggiori pressioni sulle risorse ambientali e naturali: pertanto, l'obiettivo ambizioso della mobilità sostenibile è quello di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di contenere le esternalità negative associate al traffico. In altre parole, soddisfare le necessità attuali senza compromettere le esigenze delle generazioni future».

### **In concreto, il settore come si è mosso per favorire questa transizione?**

«Una logistica sostenibile ed efficiente è l'obiettivo che nel 2020 ci ha portato a sottoscrivere, con altre organizzazioni del settore, la Carta di Padova, un manifesto che vuole essere il punto di partenza per tracciare un percorso condiviso orientato a dare indicazioni strategiche su come affrontare i passi che il sistema logistico è chiamato a fare, nell'ottica di un futuro sempre più sostenibile. Se fino ad oggi a livello nazionale abbiamo assistito soprattutto ad azioni di finanziamento e incentivazione



(per esempio, per sensibilizzare lo shift modale o favorire la trasformazione tecnologica dei mezzi di trasporto), a livello comunitario nell'ultimo anno si è giunti alla presentazione di proposte normative che mirano a trasformare radicalmente la nostra economia e società attraverso misure quali l'eliminazione graduale del motore a combustione interna o l'introduzione di infrastrutture per i combustibili alternativi».

### **La crisi energetica può rappresentare un'opportunità?**

«Se teniamo conto della prospettiva di un lungo percorso che ci attende, nonché dell'attuale contesto di crisi energetica e di incremento del costo delle materie prime, è lampante come nel breve termine i costi di questa transizione eserciteranno evidentemente pressione sia sulle imprese che sulle persone, ma è importante comprendere che nel medio e lungo termine non potremo che riscontrare benefici dalle nuove politiche climatiche. L'opportunità che non possiamo lasciarci sfuggire è quindi quella di sviluppare un sistema di trasporto che soddisfi le esigenze dell'intera comunità: serve con urgenza un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto, richiesta dagli accordi internazionali, e le risorse da mettere in campo devono essere sì volte a ottenere risultati dal punto di vista della sostenibilità, ma anche, e soprattutto, rappresentare un volano per la competitività delle nostre imprese».

PRIMO PIANO



# SPEDIZIONI: IL BILANCIO DI UN ANNO TUMULTUOSO

*Le crisi in atto  
stanno cambiando  
il sistema trasporti,  
determinante per il futuro*

Alessandro Pitto

presidente Fedespediti, Federazione  
nazionale delle imprese di  
spedizioni internazionali aderente  
a Confetra.



Il 2022 è stato un anno all'insegna dei cambiamenti. Se avevamo concluso il 2021 ricchi di speranza, convinti di lasciarci la pandemia definitivamente alle spalle e che saremmo tornati presto alla normalità, incoraggiati anche dai dati economici in netta ripresa, il 2022 è iniziato con lo scoppio del conflitto russo-ucraino e le relative speculazioni nel mercato degli idrocarburi.

Tra le conseguenze del conflitto, tuttavia, non c'è solo l'aumento esponenziale dei costi dei combustibili, ma un mu-

tamento di scenario a tutto tondo che ha portato nell'agenda quotidiana di imprese, associazioni di categoria e governo gli effetti dei cambiamenti delle rotte commerciali, del nuovo sistema sanzionatorio adottato dall'Unione europea e dei nuovi adempimenti in termini di compliance.

### Il trasporto via mare

Un focus a parte lo merita il trasporto via mare: se nel "biennio pandemico" avevamo assistito a un aumento



## PRIMO PIANO Spedizioni: il bilancio di un anno tumultuoso



esponenziale dei costi dei noli, causato innanzitutto dagli shock sulla domanda e l'offerta, da lockdown intermittenti del mondo, causa di inediti "colli di bottiglia" e congestionamenti record nei porti, lo scemare della pandemia ha portato nel corso del 2022 a una rinormalizzazione della situazione caratterizzata dal ritorno dello spazio di stivaggio libero sulle navi portacontainer, caduta dei prezzi dei noli e aumento dei livelli di affidabilità. Alla riduzione del livello dei noli ha contribuito certamente anche il rallentamento dell'economia globale cui stiamo assistendo dal primo trimestre del 2022.

### Crisi energetica e inflazione

Le speculazioni in ambito energetico, soprattutto nel mercato europeo, hanno infatti spinto l'inflazione fino a livelli record, sconosciuti al mondo occidentale, almeno dalla seconda metà degli anni 80, portando la Fed e la Bce ad attuare politiche deflattive di aumento dei tassi di interesse. Il conflitto russo-ucraino ha riaperto scenari per aree d'influenza: l'egemonia degli Stati Uniti pare al tramonto, con una politica molto più attenta alle problematiche interne che agli scenari internazionali. La manovra Ira (Inflation reduction act), varata dal Governo Biden a sostegno delle imprese americane, probabilmente vedrà attuare da parte dell'Unione europea delle contromisure volte a sostenere l'industria nel nostro continente. Anche questi

sono tutti elementi indice dei complicati scenari cui ci troveremo a far fronte nel 2023 e, probabilmente, nel medio periodo, che richiederanno a imprese, stakeholder e istituzioni di fare un salto di qualità in termini di capacità di adattamento, flessibilità, dinamicità. Si tratta di risorse trasversali su cui già da alcuni anni le imprese investono, nella consapevolezza che siano strategiche tanto quanto le competenze tecniche, ma che crediamo debbano essere integrate nel modus operandi della pubblica amministrazione e riconosciute nelle disposizioni normative che regolano l'attività delle imprese e, nello specifico, del settore logistico.

### Un update della figura del freight forwarder

In questo senso, mi preme ricordare il successo ottenuto dalla Federazione che – sotto la guida del past president Silvia Moretto – si è fatta promotrice con successo della riforma del codice civile, con l'obiettivo di ammodernare la disciplina normativa (risalente al 1942) della figura del freight forwarder, adeguando la normativa alle prassi operative e commerciali e riducendone al minimo incertezze applicative, a tutto vantaggio della qualità dei rapporti commerciali tra imprese di spedizioni e clienti e, dunque, della competitività della nostra filiera logistica.

### Gruppi di lavoro, temi e dossier

Proseguendo in tema di cambiamenti, vorrei dedicare anche una nota ai cambiamenti che, nel corso del 2022, hanno riguardato la Federazione che ho l'onore di guidare: dopo il rinnovo delle cariche sociali a giugno, abbiamo da pochi mesi ricostituito gli advisory body, i gruppi di lavoro per aree tematiche, il cuore dell'attività di Fedespedi. Tra i tanti temi e dossier su cui siamo al lavoro, vorrei evidenziarne uno di carattere orizzontale: la competitività e l'efficienza del sistema Paese ci vedono, come categoria, impegnati a essere da "pungolo" nei confronti della pubblica amministrazione e del nuovo Governo, che abbiamo già avuto l'opportunità di incontrare, insieme alla nostra Confederazione, Confetra.

### Efficientamento del sistema

Penso ai fondi del Pnrr per la digitalizzazione della logistica, che ancora vanno assegnati e spesi per l'efficienza-



mento del nostro sistema e rendere più attrattivo il nostro Paese, ma anche agli importanti passi avanti fatti dall'Agenzia delle dogane con l'avvio della sperimentazione del SuDoCo nel porto della Spezia, primo step di un processo atteso e sollecitato per anni da Fedespediti, come da tante altre categorie di operatori, che si inserisce in un quadro più ampio di attività che ha visto nel 2022 – e vedrà nel 2023 – gli operatori lavorare in sinergia con l'Agenzia delle dogane per arrivare alla completa reingegnerizzazione dei sistemi doganali. L'obiettivo comune? Rendere il sistema logistico più attrattivo, affidabile e sostenibile, passando innanzitutto dal potenziamento dell'efficienza dei nostri hub logistici e qui, come Fedespediti, siamo pronti a continuare a lavorare in dialogo con le rappresentanze associative e con le amministrazioni competenti.

### Il ruolo delle risorse umane

Allo stesso modo, diamo rilevanza particolare al tema della gestione delle risorse umane: il nostro, infatti, è un settore assolutamente labour intensive in cui sono le persone a fare la differenza in termini di crescita e successo dell'azienda e sono il motivo per cui le imprese dell'industria produttiva scelgono di affidarsi alle imprese di spedizioni per essere assistite lungo tutta la pianificazione della filiera di approvvigionamento e di internazionalizzazione. Non a caso la Federazione ha costituito tra i propri working group, l'HR development & innovation advisory body, con lo scopo di accompagnare le imprese del settore a sviluppare un sistema di gestione delle risorse umane, di welfare, di smart working, di benessere in azienda di cui le imprese associate possano beneficiare in termini di capacità di attraction e retention dei talenti (oltre che delle competenze). Sempre più spesso, infatti, le aziende del nostro settore – e non solo – sperimentano la difficoltà di trovare le persone giuste da inserire nel proprio organico e, soprattutto, le modalità

per trattenerle fidelizzandole alla mission aziendale e curandone la work-life balance.

### Uno studio sull'evoluzione delle professioni

Grazie al lavoro di questo working group, nel 2021 la Federazione ha realizzato, in collaborazione con Odm Consulting (Gi Group), la ricerca "Disclosing the forwarding world", uno studio sull'evoluzione delle professioni e del-

le competenze nel settore delle spedizioni internazionali dalle cui evidenze siamo ripartiti per costruire progetti di potenziamento della gestione delle risorse umane. Crediamo infatti che per qualunque piano o progetto di sviluppo non si possa che partire dall'osservazione e dall'analisi della situazione presente. Interessante notare che da questo enorme lavoro di mappatura è emerso che, anche in un settore iper-specializzato e tecnico come il nostro, alcune funzioni e competenze non specialistiche del settore stiano acquisendo una rilevanza straordinaria, tra cui proprio le divisioni HR e marketing e comunicazione.

*Nel nostro settore sono le persone a fare la differenza in termini di crescita e successo dell'azienda. È per questo motivo che le imprese produttive scelgono di affidarsi alle imprese di spedizione per essere assistite lungo tutta la filiera di approvvigionamento e internazionalizzazione*

### Differenziarsi per competere

Questo conferma che senza progettazione del fabbisogno aziendale – in termini di persone, competenze, formazione continua – non ci può essere crescita di medio-lungo periodo dell'azienda, ma che questa capacità di progettazione va anche comunicata. In un mercato del lavoro sempre più orientato alle esigenze del candidato, in cui le aziende competono per trovare i talenti, occorre ancora di più essere capaci di raccontarsi, farsi conoscere e differenziarsi sul mercato, cercando di veicolare il proprio valore aggiunto non solo al cliente ma anche, e soprattutto, a quelle persone, a quei talenti, che sono i nostri potenziali candidati in quel panorama così complesso che è l'offerta di lavoro. ■

FILG CGIL

## Da domani a venerdì il congresso nazionale giovedì l'intervento del viceministro Rixi

“Salari, diritti, regole per i trasporti del futuro”: all'insegna di questo slogan, da domani, mercoledì 15, a venerdì 17, si terrà all'Hotel Four Points il 12° congresso nazionale della Filt Cgil, la categoria della Cgil che rappresenta le lavoratrici e i lavoratori di tutti i settori dei trasporti.

I lavori del congresso avranno inizio domani alle ore 10 e dopo i saluti del segretario generale della Cgil Catania, Carmelo De Cauda, del segretario generale della Cgil Sicilia, Alfio Mannino, e del presidente della Regione, Renato Schifani, ci sarà la relazione introduttiva del segretario generale della Filt Cgil, Stefano Malorgio.

Nel pomeriggio sono previsti i saluti del presidente Etf (Federazione Europea dei Trasporti), Frank Moreels, del segretario generale Itf (Federazione Internazionale dei Trasporti), Stephen Cotton, del segretario generale della Fit Cisl, Salvatore Pellicchia, e

del segretario generale della Ultrasporti, Claudio Tarlazzi.

Giovedì 16 alle 10 presentazione della ricerca, a cura della Filt-Cgil e della Fondazione Di Vittorio, su “Impatto dell'innovazione tecnologica sui trasporti”. Dalle 11 la tavola rotonda dal titolo “Un nuovo patto per i trasporti del futuro: salari, diritti, regole”. All'incontro, moderato dalla giornalista Morena Pivetti, parteciperanno il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Luigi Ferraris, l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, la presidente del Gruppo Enav, Francesca Isgrò, il presidente di Agens, Arriigo Giana, il condirettore di Confetra, Fabio Marrocco, la segretaria generale Etf, Livia Spera e la segretaria nazionale della Filt Cgil, Maria Teresa De

Benedictis. Le conclusioni saranno affidate al segretario generale Malorgio.

Dalle 14 dibattito congressuale fino al termine dei lavori della seconda giornata che si conclude con l'intervento della segretaria generale Etf, Livia Spera.

Venerdì 17, dalle 9,30, riprende il dibattito congressuale fino alle conclusioni del congresso, affidate alla segretaria confederale Cgil, Daniela Barbaresi. I lavori termineranno con le relazioni delle Commissioni e le votazioni. Chiuso il congresso, sarà convocata l'assemblea generale per l'elezione del segretario generale.

Tre gli eventi collaterali: la presentazione del libro di Fausto Durante “Lavorare meno, vivere meglio” (mercoledì 15 alle 17) e due tavole rotonde su digitalizzazione nei trasporti (giovedì 16 alle 14) e sulla sicurezza sul lavoro nei trasporti (venerdì 17 alle 9,30). ●



## Confetra, dal PNRR spinta al rinnovamento delle imprese

**P**arto da una valutazione di carattere congiunturale. Per il 2023 è previsto un rallentamento dell'economia globale e l'area Euro sarà quella maggiormente interessata. Anche per il nostro Paese è prevista una crescita molto limitata, con un forte rallentamento da fine 2022 a primo semestre 2023. Le imprese dovranno fare i conti anche con il forte rialzo dei tassi d'interesse nonché con il calo dei consumi dovuto all'elevata inflazione. Per quanto riguarda il nostro settore sono probabili sensibili contrazioni soprattutto nel primo trimestre 2023, a causa del rallentamento dell'economia globale, della domanda interna e della persistenza dei prezzi elevati dell'energia. Oltre ai suddetti fattori ciò che potrebbe incidere negativamente sono quelli logistici, che si sono manifestati in particolare sulle rotte con la Cina, dove il Covid ha causato un forte rallentamento degli sbarchi e degli imbarchi nei porti principali, dovuti alle carenze di manodopera impiegata nelle operazioni logistiche e nella trasformazione industriale.

Questo trend si avvertiva già nell'autunno scorso e anche in forza di queste previsioni abbiamo incontrato il presidente Meloni. Abbiamo innanzitutto sottolineato la necessità di un robusto intervento sul cuneo fiscale e contributivo, che vada a vantaggio non solo dei lavoratori ma anche delle imprese. Abbiamo inoltre evidenziato al Presidente le altre priorità per il mondo della logistica, quali in particolare la necessità di semplificazioni normative a saldo zero, l'attuazione dello Sportello Unico Doganale e la piena entrata in funzione delle ZES (Zone Economiche Speciali) e delle ZLS (Zone Logistiche Semplificate), che potrebbero rilanciare l'efficienza e la competitività dei nodi del sistema logistico nazionale. Abbiamo inoltre avanzato una serie di richieste su alcuni temi fondamentali: dall'autotrasporto al trasporto marittimo, dal car-



go aereo a quello ferroviario, dal PNRR alle politiche del lavoro.

Un altro tema sul quale abbiamo spesso posto l'attenzione, e che auspichiamo possa entrare nell'agenda del nuovo Governo, è quello dell'importanza della formazione professionale per la logistica, un settore labour intensive per definizione, che ad ogni livello incontra difficoltà a trovare figure adeguate per le proprie necessità. Oggi è molto complicato far arrivare a un giovane informazioni corrette su che tipo di lavoro sia, ad esempio, quello dello spedizioniere internazionale; un grande aiuto in tal senso potrebbe arrivare dalle Scuole professionali, dagli Istituti Tecnici e dagli Istituti Tecnici Superiori che all'ultimo anno dovrebbero prevedere percorsi specifici per giungere al conseguimento della patente C e della CQC per incentivare i giovani all'approccio del mestiere di autotrasportatore.

Il nuovo Governo ha già avviato una serie di tavoli ai quali siamo stati chiamati a partecipare (tra cui sicurezza sul lavoro, autotrasporto e internazionalizzazione delle imprese) e dai quali

auspichiamo possano venire fuori risposte fattive e concrete per il nostro settore.

A proposito di infrastrutture sottolineo che abbiamo già avuto modo di far presente al Governo, insediatosi 4 mesi fa, da una parte le ingenti risorse che il PNRR (e il PNC) ha assegnato al MIT, pari a 62 miliardi di euro soprattutto per opere pubbliche infrastrutturali, sostenibilità, rinnovo delle flotte (bus, treni, navi), servizi tecnologici (ERT-MS), se ben impiegate porteranno senz'altro a un profondo cambiamento dell'offerta di trasporto in tutto il Paese; dall'altra, purtroppo, le risorse riservate al settore della logistica, e in particolare alle imprese che ne fanno parte, rappresentano una minima parte dello stanziamento: solamente 250 milioni sono destinati agli incentivi tecnologici e digitali, dei quali 175 direttamente alle imprese logistiche.

Crediamo comunque che il PNRR debba rappresentare non solo un programma di sviluppo che porterà a una trasformazione economica e sociale ma anche un'occasione per accelerare i processi di semplificazione e il superamento delle debolezze strutturali del Paese. Non più quindi solo misure "verticali" come ferro-bonus e mare-bonus, ma anche finanziamenti per investimenti di rinnovo del parco mezzi e misure volte ad accompagnare la crescita dimensionale e competitiva della logistica nazionale, a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati.

Concludo con una riflessione. Il settore della logistica, nel quale convivono imprese che hanno investito in sistemi altamente automatizzati e digitalizzati e imprese che lavorano in maniera molto tradizionale, dovrà rispondere necessariamente unendo capacità di adattamento e innovazione per riuscire almeno a mantenere livelli di crescita e produttività accettabili.

**Carlo De Ruvo**  
Presidente **Confetra**

**ADM: CONFETRA, TRANSIZIONE BUROCRATICA PER SCONGIURARE MIGRAZIONE VERSO PORTI ALTRI PAESI = ADN0557 7 ECO 0 ADN ECO NAZ**

ADM: CONFETRA, TRANSIZIONE BUROCRATICA PER SCONGIURARE MIGRAZIONE VERSO PORTI ALTRI PAESI =

Roma, 23 feb. (Adnkronos) - "Serve una transizione burocratica, è necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (Sudoco) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali. Confetra è pronta a collaborare con l'Agenzia delle Dogane in questo delicato passaggio al Full Digital". Lo ha detto Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, nell'incontro col neo direttore dell'Adm Roberto Alesse.

"L'attuazione del Sudoco - ha aggiunto De Ruvo - deve essere accompagnata anche dalla riforma del Codice Doganale. Senza questa transizione burocratica l'Italia non sarà in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo".

(Mat/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

23-FEB-23 12:56

NNNN \*\*\*\*\*

**DOGANE. CONFETRA: TRANSIZIONE BUROCRATICA PER SCONGIURARE  
MIGRAZIONE VERSO PORTI DI ALTRI PAESI DIR2036 3 POL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT**

**DOGANE. CONFETRA: TRANSIZIONE BUROCRATICA PER SCONGIURARE  
MIGRAZIONE VERSO PORTI DI ALTRI PAESI**

(DIRE) Roma, 23 feb. - "Serve una transizione burocratica, è necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali. CONFETRA è pronta a collaborare con l'Agenzia delle Dogane in questo delicato passaggio al Full Digital". Così Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, nell'incontro col neo Direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse.

"L'attuazione del SUDOCO - ha aggiunto De Ruvo - deve essere accompagnata anche dalla riforma del Codice Doganale. Senza questa transizione burocratica l'Italia non sarà in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo".

**Confetra ad Adm: transizione burocratica per non favorire porti stranieri** Confetra ad Adm: transizione burocratica per non favorire porti stranieri Attuare in tempi rapidi Sportello unico doganale e dei controlli

Milano, 23 feb. (askanews) - "Serve una transizione burocratica, è necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello unico doganale e dei controlli (Sudoco) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali. Confetra è pronta a collaborare con l'Agenzia delle Dogane in questo delicato passaggio al full digital". Così Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, la confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica, nell'incontro col neo direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse.

"L'attuazione del Sudoco - ha aggiunto De Ruvo - deve essere accompagnata anche dalla riforma del Codice Doganale. Senza questa transizione burocratica l'Italia non sarà in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo".

Red-Mlo 20230223T151956Z \*\*\*\*\*

**Dogane: Confetra, attuare Sportello unico e riformare codice = AGI0735 3 ECO 0 R01 /**  
Dogane: Confetra, attuare Sportello unico e riformare codice =

(AGI) - Roma, 23 feb. - "Serve una transizione burocratica, e' necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (Sudoco) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali". Lo afferma Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, che ha incontrato il neo direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse. "Confetra - ha assicurato - e' pronta a collaborare con l'Agenzia delle Dogane in questo delicato passaggio al full digital".

"L'attuazione del Sudoco - ha aggiunto De Ruvo - deve essere accompagnata anche dalla riforma del Codice doganale. Senza questa transizione burocratica l'Italia non sara' in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo".(AGI)

Ing

231633 FEB 23

NNNN \*\*\*\*\*

**Agenzia Dogane: Confetra, transizione burocratica per essere hub mediterraneo**

Agenzia Dogane: Confetra, transizione burocratica per essere hub mediterraneo Roma 23 feb. (LaPresse) - “Serve una transizione burocratica, è necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali. Confetra è pronta a collaborare con l’Agenzia delle Dogane in questo delicato passaggio al Full Digital”. Così Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, nell’incontro col neo Direttore dell’Agenzia delle Dogane Roberto Alesse. “L’attuazione del SUDOCO – ha aggiunto De Ruvo – deve essere accompagnata anche dalla riforma del Codice Doganale. Senza questa transizione burocratica l’Italia non sarà in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l’hub europeo nel Mediterraneo”. ECO NG01 red/kat 231636 FEB 23

\*\*\*\*\*

# ShipMag.

23-03-23

## **Confetra: “Serve transizione burocratica, per scongiurare migrazione verso porti di altri Paesi”**

Giancarlo Barlazzi

### **Così il presidente di Confetra nell'incontro col neo Direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse**

Roma – “Serve una transizione burocratica, è necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali. **Confetra** è pronta a collaborare con l'Agenzia delle Dogane in questo delicato passaggio al Full Digital” – così **Carlo De Ruvo, presidente di Confetra, nell'incontro col neo Direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse**. “L'attuazione del SUDOCO – ha aggiunto De Ruvo – deve essere accompagnata anche dalla riforma del Codice Doganale. Senza questa transizione burocratica l'Italia non sarà in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo”.

## **Confetra:** "Senza transizione burocratica (Sudoco) l'Italia non sarà in grado di aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo'.

LINK: <https://portlogisticpress.it/confetra-senza-transizione-burocratica-sudoco-italia-non-sara-in-grado-di-aspirare-a-diventare-lhub-europeo-ne...>



**Confetra:** " Senza transizione burocratica (Sudoco) l'Italia non sarà in grado di aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo'. Ufficio stampa Febbraio 24, 2023 Associazioni Tempo di lettura: < 1 minuto Roma - 'Serve una transizione burocratica, è necessario attuare in tempi rapidi lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) se si vuole evitare la migrazione di traffici verso porti di altri Paesi al fine di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali". E' quanto ha detto Carlo De Ruvo, presidente di **Confetra**, al nuovo Direttore dell'Agenzia delle Dogane Roberto Alesse (nella foto) mettendo a disposizione l'organizzazione pronta a collaborare con l'Agenzia nel passaggio al Full Digital' . 'L'attuazione del SUDOCO - ha comunque ricordato il presidente Carlo De Ruvo - deve essere accompagnata anche dalla riforma del

Codice Doganale. Senza questa transizione burocratica l'Italia non sarà in grado di raccogliere le sfide per aspirare a diventare l'hub europeo nel Mediterraneo'.

## Confindustria Livorno, il piano di Neri per il futuro. E c'è l'ok alla fusione con Massa-Carrara e Firenze

LINK: <https://www.iltirreno.it/livorno/cronaca/2023/02/25/news/confindustria-livorno-il-piano-di-neri-per-il-futuro-e-c-e-l-ok-alla-fusione-con-ma...>



Confindustria Livorno, il piano di Neri per il futuro. E c'è l'ok alla fusione con Massa-Carrara e Firenze. Il presidente ha illustrato i punti chiave: dal porto alla nautica. Tra i progetti anche quello con Il Tirreno 'Filiere e Territorio' teso a rendere stabile e continuativo il rapporto fra scuola e mondo del lavoro. 25 febbraio 2023. LIVORNO. Sì unanime, dell'assemblea di Confindustria Livorno Massa-Carrara, alla fusione con Confindustria Firenze. Per quest'anno, quando la fusione sarà ratificata davanti al notaio, gli organi rispettivi si 'sommeranno', resteranno in carica; successivamente, nel 2024, saranno eletti i nuovi organi rappresentativi dell'associazione unificata; Livorno come Massa-Carrara manterrà una propria delegazione, il cui responsabile avrà la qualifica di presidente. Una decisione presa durante l'assemblea nella sede di Livorno. Piero Neri,

presidente degli Industriali, ha salutato i numerosi imprenditori, delineando le novità positive in linea con gli obiettivi del suo mandato, conseguiti dalla Confindustria nell'anno appena concluso. «Quanto attiene Livorno - spiega - nel nuovo Piano Operativo comunale è stata inserita, come da noi auspicato e in linea con il nostro mandato di reindustrializzazione della Costa Toscana, una vasta area per insediamenti industriali - manifatturieri. Nell'attesa della realizzazione della Darsena Europa abbiamo collaborato alla ridefinizione di assetti portuali che garantiscano la pace sociale e la permanenza dei traffici in porto. Abbiamo messo in campo tutto il nostro impegno, insieme a **Confetra**, perché nel contratto MIMS-RFI 2021-2026 fosse assegnato un primo finanziamento di 337 milioni all'infrastrutturazione ferroviaria che collegherà i siti industriali da Piombino a

Livorno ai mercati europei. Per Piombino abbiamo condiviso la necessità della installazione della nave Rigassificatore e del completamento dello stralcio della 398 dallo svincolo di Terre Rosse a Piombino. Nell'incertezza sistemica che caratterizza i nostri giorni, sul territorio costiero, l'industria manifatturiera ad alta intensità di manodopera presente - dalla nautica all'acciaio, dalla chimica al lapideo, dall'oil & gas all'automotive, insieme alla logistica marittimo-portuale in tutte le sue articolazioni - si conferma una base solida. La strategia che abbiamo tracciato come Confindustria per la reindustrializzazione della Costa toscana e che sottende al nostro progetto di fusione, è finalizzata a valorizzare gli asset industriali presenti nei rispettivi territori e a rendere efficace e funzionale la connessione tra le infrastrutture che caratterizzano la geo-

economia compresa tra l'area metropolitana di Firenze e le portualità di Carrara, Livorno e Piombino». Da questa evoluzione organizzativa ne deriverà certamente un forte incremento del peso specifico della futura unica associazione, che rappresenterà 1.500 aziende per un totale di 66.500 dipendenti, collocandosi al nono posto della graduatoria nazionale delle associazioni territoriali. Per il nuovo soggetto unico sarà rilevante non soltanto l'aspetto economico ma anche l'impegno in programmi di sostenibilità ambientale, di transizione energetica, di economia circolare, di sostegno ai giovani talenti, di formazione e welfare; «temi che hanno visto particolarmente impegnata la nostra Confindustria». Tra i progetti principali anche quello on Il Tirreno 'Filieri e Territorio' teso a rendere stabile e continuativo il rapporto fra scuola e mondo del lavoro. L'assemblea, infine, ha condiviso la visione imprenditoriale del presidente e ha deliberato all'unanimità di conferire pieno mandato per formalizzare gli adempimenti, e le procedure necessari alla fusione con Confindustria Firenze .

## Le associazioni di settore dell'industria 'hard to abate' a supporto di Hydrogen Expo

[Febbraio 27, 2023](#) [redazione ANITA](#), [Assarmatori](#), [Confetra](#), [Federbeton](#), [Mediapoint Exhibitions](#)

Si avvicina Hydrogen Expo, la manifestazione organizzata da Mediapoint & Exhibitions in programma dal 17 al 19 maggio 2023 negli spazi del Piacenza Expo, e sale il numero di istituzioni, enti ed associazioni – soprattutto dei settori 'hard to abate', futuri user del vettore energetico – che hanno dato il loro patrocinio all'evento, durante il quale verranno affrontati diversi temi di attualità relativi allo sviluppo di una value chain nazionale dell'idrogeno.

Sono già oltre 30 gli enti che hanno garantito il loro supporto, a partire da Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome; Regione Emilia Romagna; ENEA; Comune di Piacenza, fino ad alcune primarie organizzazioni delle filiere interessate: la Federazione di settore delle Associazioni della Filiera del Cemento e del Calcestruzzo (Federbeton), l'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici (ANITA), della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), dell'Associazione degli Armatori (Assarmatori).

Della necessità di dover "fare sistema" al più presto è assolutamente convinto Roberto Callieri, presidente di Federbeton, secondo cui "l'utilizzo dell'idrogeno verde è una delle possibili leve considerate dalla filiera del cemento e del calcestruzzo per la decarbonizzazione. Fa parte di una strategia più ampia, che comprende anche tecnologie più focalizzate sul settore, come la cattura e riutilizzo o stoccaggio della CO<sub>2</sub>". Aggiunge poi Callieri: "La filiera ha fissato obiettivi, azioni e scadenze per portare l'industria alla carbon neutrality nel 2050, a fronte di investimenti importanti (4,2 miliardi di euro, oltre a extra-costi operativi pari a circa 1,4 miliardi annui). Al di là dell'impegno delle aziende, quella della decarbonizzazione è una sfida che si vincerà solo con un'azione di sistema. Le imprese dovranno essere tutelate e supportate lungo un percorso che le pone in posizione di svantaggio rispetto ai Paesi extra-EU che non condividono gli stessi obiettivi e le stesse normative ambientali".

Punta invece sulla necessità di creare "una filiera verde" per la produzione di idrogeno Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA: "L'idrogeno è una tecnologia che potrebbe giocare nel lungo termine un ruolo fondamentale nel complesso e ambizioso progetto di decarbonizzazione del trasporto stradale, con particolare riferimento a quello di lungo raggio. La filiera dell'H<sub>2</sub> verde prodotto da fonti rinnovabili è però tutta da sviluppare ed è importante che questa, per essere davvero sostenibile, derivi da fonti rinnovabili e non utilizzi come materia prima combustibili fossili. Anche la produzione di veicoli alimentati da questa tecnologia è ancora da implementare e le infrastrutture di rifornimento sono da costruire. Oggi possiamo dire che l'idrogeno sia in una fase assolutamente sperimentale e per questo è importante considerarla una delle possibili tecnologie che potrebbero esserci in futuro, senza dimenticare l'importante contributo dei biocarburanti nella transizione energetica e ambientale verso un autotrasporto a zero emissioni".

Per Carlo De Ruvo, Presidente di **Confetra**, puntare sull'idrogeno, significa salvaguardare il futuro dell'intera filiera della produzione dei mezzi di trasporto. Da qui il suo richiamo alla politica: "L'idrogeno rimane la più importante prospettiva di medio-lungo periodo per il mondo del trasporto e della logistica con un ruolo chiave per il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 e la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Puntare all'H2 è fondamentale, anche per salvaguardare una rilevante filiera industriale dei mezzi di trasporto come quella nazionale ed europea. Ma va pianificata un'intera filiera produttiva sulla materia prima, basata sulla produzione a zero emissioni e sulla distribuzione sul territorio. Si tratta di promuovere una vera e propria politica industriale dedicata, dalla ricerca, sviluppo e innovazione fino alla produzione, in parallelo con la produzione di mezzi di trasporto efficienti e sicuri. Questo sarebbe un tema su cui la politica dovrebbe concentrarsi in modo più chiaro, ad esempio riguardo la riprogrammazione delle risorse del PNRR e dei Fondi di Coesione e sul loro utilizzo per la decarbonizzazione. Nell'immediato vediamo invece la necessità di adottare un mix di soluzioni transizionali a ridotto impatto clima alterante come bio gas, elettrico, ibrido, LNG etc...".

Anche l'universo degli armatori di navi guarda con estrema attenzione a quanto sta accadendo nella filiera dell'idrogeno, come testimoniano le parole da Stefano Messina, Presidente di Assarmatori: "L'idrogeno nel suo ciclo di produzione 'green', ossia l'idrogeno verde, prodotto con energie primarie rinnovabili, ha un ruolo fondamentale nel processo di decarbonizzazione in corso. Stiamo assistendo sicuramente ad una nuova 'rivoluzione industriale' che cambierà radicalmente il modo di produrre e consumare energia e l'idrogeno sarà certamente uno dei protagonisti di questa rivoluzione, perché rappresenta uno tra i migliori modi di immagazzinare l'energia prodotta dalle fonti rinnovabili che, per la loro natura, sono intermittenti ed indipendenti dalla domanda. Dalle rinnovabili è facile produrre energia elettrica e da questa produrre idrogeno, che può essere poi usato come fonte energetica. Il settore navale è impegnato da tempo nella transizione energetica e guarda con interesse all'idrogeno, sia in forma diretta che immagazzinato sotto forma di ammoniaca. Permangono comunque problematiche di sicurezza che vanno attentamente valutate e risolte e la necessità di una complessa e capillare rete di produzione e distribuzione nei porti".

"Per un organizzatore di fiere specialistiche soprattutto alle loro prime edizioni (come nel caso di Hydrogen Expo), è fondamentale assicurare alle aziende espositrici un elevato afflusso di "buyers", e il fatto che tra le oltre 30 associazioni sponsor del nostro evento vi siano quelle rappresentative delle imprese più energivore, ritengo sia la miglior garanzia per i già numerosi espositori del nostro evento di potersi incontrare con un gran numero di clienti potenziali" ha spiegato Fabio Potestà, Direttore Mediapoint & Exhibitions. "In oltre 40 anni di attività non avevo mai verificato un così forte interesse per una nostra ancor giovane fiera, e sono convinto che nei prossimi due mesi, sia il numero degli espositori che degli operatori qualificati che si registreranno per venire a visitare la nostra manifestazione aumenteranno considerevolmente, e ciò anche perché attirati dal ricco programma di convegni che verrà ufficializzato entro fine marzo".