



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Maggio 2022

138 FORTUNE ITALIA MAGGIO 2022



LAZIO

Nuova vita per i vecchi mercati, grazie all'e-commerce

Accordo Confetra-Coldiretti per nuove piattaforme logistiche nei centri urbani, utilizzando i vecchi mercati ortofrutticoli

DI MORENA PIVETTI

► **SONO DECINE E DECINE.** Forse addirittura qualche centinaio. Sono i centri agroalimentari, i vecchi mercati ortofrutticoli collocati in posizione strategica all'interno delle città, spesso in prossimità dei centri storici o distribuiti nei quartieri. Che ora, con il diffondersi della grande distribuzione organizzata, i super-

mercati, i discount, i centri commerciali, sono per lo più inutilizzati dai loro proprietari, ovvero la Coldiretti e i Consorzi agrari e le società che a loro fanno capo.

Strutture che si rivelano preziose per gli operatori logistici alla ricerca di piattaforme di medio-piccole dimensioni da utilizzare per le consegne di ultimo miglio, non solo di prodotti alimentari e farmaci a temperatura controllata, ma anche di abbigliamento e altre categorie merceologiche. Il boom dell'e-commerce sta cambiando l'immobiliare logistico in Italia, la

▲ Un rivenditore di ortofrutta in un mercato romano

dislocazione territoriale e le dimensioni dei magazzini da cui far partire le consegne. Anche per la richiesta sempre più pressante da parte di imprese e cittadini di servizi di trasporto ambientalmente più sostenibili, con emissioni di CO2 più contenute.

Non c'è da stupirsi, dunque, se la Confederazione nazionale Coldiretti e i Consorzi Agrari d'Italia

(Cai) hanno siglato un protocollo d'intesa per costituire un gruppo di lavoro insieme ad Asso-logistica, l'associazione che raggruppa i maggiori operatori logistici merci e industriali, e a Confetra, la Confederazione che rappresenta le associazioni dell'intero settore dei trasporti e della logistica. L'accordo prevede che nell'arco di dodici, diciotto mesi si costruisca un progetto logistico con due obiettivi fondamentali: da un lato "esaminare e classificare il patrimonio immobiliare" nella disponibilità della più importante associazione italiana ed europea di imprenditori agricoli che riunisce oltre un milione e mezzo di datori di lavori e "le potenzialità imprenditoriali che può generare", e dall'altro mappare "la logistica dei beni e delle merci che potrebbero trovare soluzioni con nuovi conferimenti immobiliari", e rispondere così alle nuove esigenze degli operatori interessati. Nel protocollo si sottolinea come "una maggiore capillarità dei centri logistici potrebbe ridurre la lunghezza e la durata dei viaggi su gomma delle merci, soprattutto nella fasi della distribuzione finale, con vantaggi in termini di sostenibilità ambientale" e come la vicinanza "di alcuni immobili ad impianti ferroviari" potrebbe generare nuove opportunità di utilizzo del treno merci, favorendo l'auspicato shift modale gomma-ferro.

Coldiretti e CAI evidenziano come anche il Piano nazionale di ripresa e resilienza abbia stanziato importanti risorse per la creazione, lo sviluppo o la modernizzazione delle infrastrutture logistiche e di stoccaggio dei prodotti agricoli alimentari e non. "Gli operatori logistici che lavorano alla distribuzione urbana - chiarisce Ivano Russo, direttore generale di Confetra - così come l'e-commerce di prodotti alimentari e farmaci, hanno bisogno di magazzini collocati nel cuore delle città per le consegne di ultimo miglio. Non basta più la grande struttura di migliaia di metri quadrati a 40 chilometri dal centro: servono spazi più contenuti ma vicini al consumatore finale. Prendendo a prestito una definizione coniata dall'industria

per servire il Nord Italia e insieme cinque immobili più piccoli nei pressi o dentro Milano, per distribuire alle farmacie della città. Lo stesso vale per l'Interporto di Nola: impensabile consegnare a domicilio salumi e formaggi da lì, molto meglio avere strutture dentro Napoli".

I primi asset che Asso-logistica aveva valutato nella sua ricerca di superfici nei grandi centri urbani per i suoi associati erano stati i siti industriali dismessi ma si è trovata di fronte l'ostacolo della classificazione urbanistica: un conto è la destinazione industriale, un'altra la destinazione a servizi e quindi sarebbero stati necessari cambi di destinazione d'uso e revisioni dei piani regolatori. Senza contare che i siti industriali da riconver-

che recuperare fabbriche chiuse. Si tratta pur sempre di servizi, che non necessitano di cambi di destinazione d'uso. Con il vantaggio che eventuali risorse risparmiate nella riqualificazione possono essere impiegate per investimenti in sostenibilità: in fotovoltaico, in centraline di ricarica elettriche, nel riciclo dell'acqua". Nel prossimo anno e mezzo Coldiretti e Cai realizzeranno un book che raccoglierà le schede tecniche di ogni immobile che intendono mettere a reddito, schede di dettaglio con dimensioni, aree coperte e scoperte, parcheggi di pertinenza. A quel punto gli operatori logistici aderenti ad Assologistica avranno a disposizione un "catalogo" da cui poter scegliere capannoni e magazzini da acquistare.

"INTERVENIRE SUI CENTRI AGROALIMENTARI INUTILIZZATI DI COLDIRETTI E DEI CONSORZI AGRARI È PIÙ SEMPLICE E MENO COSTOSO CHE RECUPERARE FABBRICHE CHIUSE"

IVANO RUSSO DIRETTORE GENERALE DI CONFETRA

aerea, si va verso una logistica cosiddetta 'hub&spoke', ovvero insediamenti di grandi superfici che forniscono piattaforme più piccole, da cui partono i carichi per la consegna finale. Facciamo l'esempio di una big del pharma: magari ha un deposito importante

che richiedono con ogni probabilità riqualificazioni e bonifiche assai più incisive ed estese di un ex mercato ortofrutticolo. "Intervenire sui centri agroalimentari inutilizzati di Coldiretti e dei Consorzi Agrari - continua Russo - è più semplice e meno costoso

"Stiamo costruendo un luogo che faccia incontrare offerta e domanda di immobili utilizzabili nelle città e nei centri urbani", conclude il direttore generale di Confetra. Da come si presenta, l'operazione ha tutte le caratteristiche per essere 'win-win'. ■

Becce (Assiterminal): “Ecco ciò che serve ai porti italiani nel prossimo futuro”

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 3rd, 2022

*Contributo a cura di Luca Becce **

** presidente Assiterminal*

Il 2022 è l'anno del ventunesimo compleanno di Assiterminal, un tempo l'età della maturità, che verrà festeggiato domani a Roma. Tra pandemie, conflitti e dialettiche associative, Assiterminal oggi accoglie 81 aziende associate tra imprese portuali e terminal operator, rappresentativi di tutte le merceologie e attività di business della portualità, presenti in tutti i sistemi portuali italiani, attraverso i quali l'associazione esprime la propria rappresentanza negli organismi di quasi tutte le AdSP. Le aziende di Assiterminal occupano circa 4.000 persone, movimentano circa il 70% dei container gestiti nei porti italiani gateway, il 60% delle tonnellate merci complessive e il 90% del traffico crocieristico.

I trend degli ultimi anni sullo scenario della portualità sono in continua evoluzione: mutano gli equilibri tra i player ridisegnando una geografia economico imprenditoriale radicalmente diversa dal recente contesto della riforma della 84/94, i flussi di merce in import – export si distribuiscono tra porto e porto senza cambiamenti degni di nota, mantenendo un *size* regionale alla destinazione finale, il crocierismo si riprende per numero di navi ma languono i passeggeri.

Esaurita la spinta dei ristori che ha aiutato negli ultimi due anni, il 2022 inizia con un aumento flat dei costi di concessione dell'8% e l'esplosione dei costi operativi (dovuti agli aumenti dei costi energetici e alla schizofrenia dei *deployment* delle navi): se è vero che le marginalità sulle soste dei container impattano positivamente sull'Ebitda dei terminal portuali è vero anche che l'organizzazione del lavoro e l'efficientamento degli spazi operativi sono letteralmente saltati.

In tutto ciò il Parlamento si avvia a convertire il disegno di legge sulla concorrenza che continua a scivolare su impostazioni o visioni di soggetti “altri” dalle dinamiche e effetti dei cambiamenti in atto della catena logistica e dei suoi attori: chi deve regolare e come, quali modelli di lavoro, un reale equilibrio e rispetto delle regole fiscali e contributive per favorire una reale competitività tra i diversi player della catena logistica, uniformare le regole e i criteri relativi al rapporto concessorio.

Abbiamo più volte sottolineato che uno dei temi che si dovrebbero affrontare e risolvere sia legato alla concorrenza Stato – Regioni sui temi della portualità: rischia di sterilizzarsi il principio del “sistema” se permangono visioni localistiche, per quanto buona parte dei nostri porti siano funzionali a mercati interni. È evidente che non solo in termini di pianificazione di investimenti infrastrutturali ma anche volendo traguardare una piattaforma logistica digitale il decisore politico e strategico debba essere individuato nel Governo centrale.

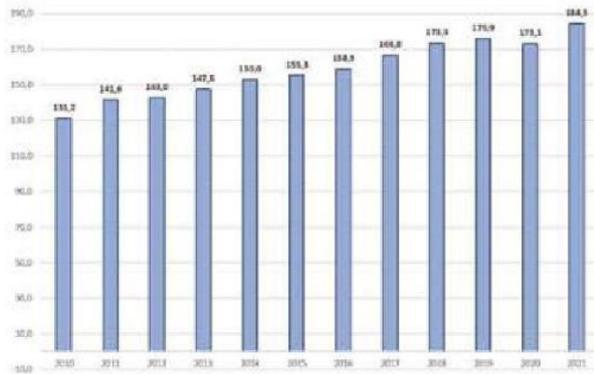
La semplificazione e la sostenibilità passano anche attraverso il coraggio e la strategia politica di riassumere in un unico soggetto istituzionale e nelle sue articolazioni regolamentazione, vigilanza e controllo, condividendo con gli altri enti dello Stato i temi della regolazione dell’accesso al mercato e della concorrenza, valutare con una diversa capacità progettuale le prospettive legate alla transizione energetica: quest’ultimo tema non può che essere centrale per porti che incidono su tessuti urbani e che possono diventare potenzialmente dei propulsori di un *reshoring* energetico più che indispensabile.

La transizione dovrebbe passare anche da una ritrovata capacità attrattiva e di collegamento tra porti e industria, laddove ci siano spazi utilizzabili o convertibili, utilizzando con un po’ più di coraggio lo strumento giuridico delle zone franche intercluse; diciamo un “modello Trieste” alla portata di tutti: siamo oggettivi, negli ultimi 20 anni il volume di merci e passeggeri transitati dai nostri porti si è mantenuto invariato, così come il Pil italiano. Per valorizzare efficacemente il nostro comparto bisogna far evolvere il suo modello industriale legandolo alla politica industriale del paese: i Paesi che lo fanno, e che hanno una politica industriale di prospettiva, dimostrano che si può fare e in un certo qual modo i fenomeni di verticalizzazione o di interazione della catena logistica ne sono un esempio; il tema su cui la politica e l’impresa si devono confrontare è quello delle ricadute del valore dell’integrazione della produzione con il trasporto.

E se tutto si tiene, e la sostenibilità si regge anche sul valore del lavoro e dei lavoratori, si devono continuare ad affrontare con onestà intellettuale i temi del lavoro e le evoluzioni che ci saranno nelle attività operative: permarranno aree di impiego ad alta manualità ma sempre più concentrate sui traghetti, mentre le professionalità funzionali ad altre tipologie di traffici si modificheranno sempre più verso una remotizzazione operativa. Questo percorso necessita di adeguati strumenti normativi e ammortizzanti che accompagnino riqualificazione e anticipo della quiescenza.

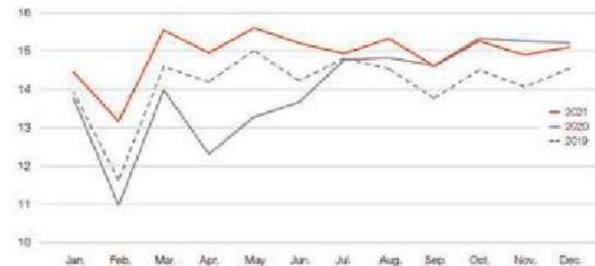
Il percorso è stato avviato con il riconoscimento di alcuni profili operativi tra i lavori gravosi e l’istituzione del fondo prepensionamenti, ma si deve fare di più.

traffico mondiale di container (Mln.Teu)



Fonte: stima Dynaliners su dati Container Trade Statistics

Container trasportati mensilmente (Mio.Teu).



Fonte: bilancio di Hapag Lloyd su dati Container Trade Statistics

Centro Studi Fedespedit

Ritorna la crescita dell'export nelle grandi aree geografiche

Il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei porti ha caratterizzato negativamente tutto il 2021. In questo scorcio di 2022 la situazione è leggermente migliorata. La percentuale di navi arrivate nei tempi stabiliti è salita dal 30,4% al 34,4%, con un ritardo medio sceso da 7,9 a 7,1 giorni. In un contesto generale in cui il traffico container nel 2021, è stimato in 179,1 milioni di Teu, con aumento del +6,6% rispetto al 2020, si registra un ritorno alla crescita dei flussi di export in tutte le grandi aree geografiche, tranne il Nord America, che ha visto invece aumentare in modo deciso il numero dei container in entrata (+16,9%).

Sono le tendenze generali dello shipping da cui prende le mosse il 19° quadrimestrale di informazione economica "Fedespedit Economic Outlook", con dati e previsioni sul contesto macroeconomico (Pil, commercio internazionale, ecc.) oltre agli ultimi dati sull'import-export italiano, le tendenze nello shipping internazionale, e il traffico aereo cargo.

Il report si apre su una situazione di grande incertezza. Lo scoppio della guerra in Ucraina (le cui conseguenze sui traffici sono ancora tutte da considerare) sta di fatto acuendo le grandi criticità del 2021: aumento costante dei prezzi delle materie prime e dei beni energetici e congestionamento delle filiere di approvvigionamento. Situazione che induce tutte le previsioni di crescita globale al ribasso e spinge più di un osservatore a ragionare sulla possibilità di una situazione simile a quan-

to si verifico negli anni '70, quando a seguito degli shock petroliferi conseguenti alla guerra arabo-israeliana del Kippur, si venne a creare un contesto economico caratterizzato dalla presenza di elevata inflazione in un quadro di grave recessione (stagflazione).

Entrando nello specifico dei dati raccolti e con riferimento all'Italia c'è da evidenziare che il 2021 è stato per il commercio estero italiano l'anno della ripresa, dopo la flessione del 2020 dovuta alla pandemia: le esportazioni hanno registrato un aumento del 21,0%, e le importazioni sono cresciute del 30,2%. Sulla ripresa pesa, tuttavia, l'aumento dell'inflazione: nel mese di febbraio i prezzi al consumo (NIC) sono aumentati rispetto al mese di gennaio del +0,9% e rispetto a febbraio 2021 del +5,7%.

"L'aumento è imputabile ai beni energetici, sia di quelli regolamentati (energia elettrica e gas) cresciuti in un anno (febbraio su febbraio) del 94,6%, sia di quelli non regolamentati (carburanti) aumentati nello stesso periodo del 31,3%".

A questo si aggiungono le conseguenze attese a causa del conflitto tra Russia e Ucraina: nella nota mensile di febbraio, l'Istat annuncia che "l'effetto dello shock dei beni energetici sul Pil è valutabile nella perdita di 0,7 punti percentuali e in una variazione del Pil nel 1° trimestre prossima allo zero".

A gennaio 2022 il valore delle vendite al dettaglio è cresciuto dello 0,5% rispetto a dicembre 2021 e dell'8,4% rispetto a gennaio 2021, come risultato

combinato di un aumento del 2,2% di quelle dei beni alimentari e del 14,2% di quelle non alimentari, con una dinamica che tende ad appiattirsi a partire dalla seconda metà del 2021. Le vendite on-line, dopo il grande boom del 2020, si sono in parte ridimensionate, con una flessione tendenziale a gennaio del -2,1%. Migliore l'andamento della GDO (+6,1%) e dei negozi tradizionali (+12,5%), quest'ultimo dato quasi un'inversione di tendenza dopo la costante emorragia di vendite degli ultimi anni.

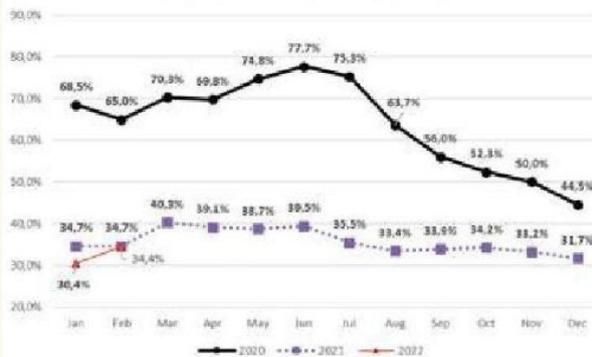
Ciononostante, "l'Italia si conferma uno dei paesi più importanti a livello internazionale, collocandosi all'8° posto come paese esportatore (1° Cina, 2° USA, 3° Germania) e all'11° tra quelli importatori (1° USA, 2° Cina, 3° Germania)".

L'Istat ha diffuso a marzo 2022 i primi dati relativi al commercio con l'estero nel mese di gennaio 2022. A livello Mondo le esportazioni sono aumentate del +5,3% su dicembre 2021 e del 22,6% su gennaio 2021. Di segno diverso l'andamento congiunturale delle importazioni, che si sono ridotte del -2%, mentre la variazione tendenziale è stata del +44,5%.

Shipping

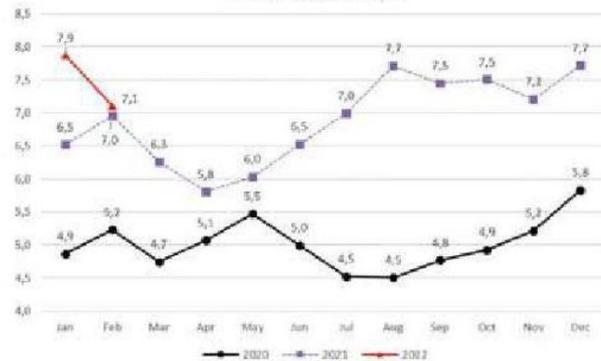
Il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel 2021, è stimato, come detto, in 179,1 milioni di Teu, con aumento del +6,6% rispetto al 2020. Dopo la flessione del 2020, i porti italiani sono tornati a crescere, superando per la prima volta, nel 2021, la soglia degli 11 milioni di Teu

% di navi che rispettano i tempi di arrivo



Fonte: issue 127 of Sea-Intelligence's Global Liner Performance (GLP) report

Giorni medi di ritardo



Centro Studi Fedespedi

movimentati. Significativo il recupero di La Spezia (+17,2%), di Genova (+8,7%) e Savona (+52,8%). I porti liguri beneficiano verosimilmente del buon andamento dell'economia del Nord Italia, in particolare della Lombardia, della quale sono i porti di riferimento. L'incremento ha riguardato tutti i porti, tranne quelli di Civitavecchia (-6,0%), Venezia (-2,9%), Trieste (-2,4%), Bari (-1,4%) e Gioia Tauro (-1,5%).

Nel 2021, i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato complessivamente 34,8 milioni di Teu con un aumento del +4,8% rispetto al 2020. In decisa crescita i porti di Tanger Med (+24,3%), Malta (+21,5%), Barcellona (+19,4), mentre flette il traffico di Algeiras (-6,1%), porto che risente della concorrenza di Valencia e soprattutto di Tanger Med. Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una crescita del 5,6%, con 46,3 milioni di Teu movimentati.

Per quanto riguarda l'andamento dei costi del trasporto marittimo, è proseguito nel 2021 il trend di rialzo: fatta 100 la media dei noli di gennaio 2020 a febbraio 2022 l'indice ha toccato quota 501 sulla tratta Cina-Nord Europa e 456 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 373. L'ascesa dei noli, a partire da marzo 2022, sembra aver subito un rallentamento: l'indice CCFI (China Containerized Freight Index) ad inizio aprile, sulla tratta Cina-Mediterraneo è sceso

Movimentazione container nei porti italiani. (Teu x 1000)

| Porto | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Var. % | Porto | 2021 | |
|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|----------------------|------------------|------------------|
| Genova | 2.609,1 | 2.615,4 | 2.352,8 | 2.557,8 | 8,7% | Genova | Hinterland | Transhiomest |
| La Spezia | 1.485,6 | 1.409,4 | 1.173,7 | 1.375,6 | 17,2% | La Spezia | 1.313.846 | 41.780 |
| Livorno | 748,0 | 789,8 | 716,2 | 791,4 | 10,5% | Trieste | 529.740 | 227.503 |
| Trieste | 725,4 | 789,6 | 776,0 | 757,2 | -2,4% | Livorno | 587.039 | 204.317 |
| Napoli | 563,1 | 681,9 | 643,5 | 652,6 | 1,4% | Napoli | 641.951 | 10.648 |
| Venezia | 632,3 | 593,1 | 529,1 | 513,8 | -2,9% | Venezia | 513.814 | - |
| Salerno | 452,1 | 414,2 | 377,9 | 419,1 | 10,9% | Salerno | 374.088 | 45.014 |
| Savona | 65,3 | 54,5 | 146,1 | 223,3 | 52,8% | Savona | 211.038 | 12.227 |
| Ravenna | 216,3 | 218,1 | 194,9 | 212,9 | 9,3% | Ravenna | 210.769 | 2.157 |
| Ancona | 159,1 | 176,2 | 158,7 | 167,3 | 5,5% | Ancona | 167.338 | - |
| Cagliari | 288,8 | 151,4 | 68,4 | 109,7 | 60,3% | Civitavecchia | 100.248 | - |
| Civitavecchia | 108,4 | 112,2 | 106,7 | 100,2 | -6,0% | Cagliari | 77.191 | 32.462 |
| Bari | 68,3 | 82,6 | 71,2 | 70,3 | -1,4% | Bari | 70.256 | - |
| Totale | 8.121,8 | 8.088,6 | 7.315,1 | 7.951,3 | 8,7% | Gioia Tauro | - | 3.146.533 |
| Altri porti | 155,2 | 172,2 | 178,6 | 198,9 | 11,4% | Totale Italia | 7.210.620 | 3.573.035 |
| Tot senza Gioia T. | 8.278,0 | 8.260,8 | 7.493,8 | 8.150,2 | 8,8% | | | |
| Gioia Tauro | 2.328,2 | 2.522,9 | 3.193,4 | 3.146,5 | -1,5% | | | |
| Totale Italia | 10.606,2 | 10.783,7 | 10.687,1 | 11.296,7 | 5,7% | | | |

Fonte: Autorità di Sistema Portuale, Assaporti

Centro Studi Fedespedi

infatti a 426 punti e su quella Cina-Nord Europa a 454, rispettivamente il 6,6% e il 9,4% in meno rispetto ai valori massimi. Grazie all'aumento dei noli, alla riorganizzazione delle attività, alla grande attenzione ed al contenimento dei costi le compagnie mostrano, non solo significativi aumenti del fatturato, ma soprattutto fortissimi incrementi della redditività operativa e degli utili finali, che permettono un complessivo recupero degli squilibri finanziari accumulati negli anni precedenti al 2020.

Cargo aereo

Sulla base dell'ultimo report di IATA (Air cargo market analysis, gennaio 2022), il traffico cargo espresso in ton-km (CTK cargo tonne-kilometres) a gennaio 2022 è aumentato del 2,7% rispetto allo stesso mese del 2021 e del 5,1% rispetto a gennaio 2019. Occorre comunque considerare alcuni fattori che potrebbero impattare negativamente sul trend di ripresa: il costo del carburante aereo (+141,5% in un anno e gli effetti sul traffico aereo delle san-

zioni imposte alla Russia.

Anche per gli aeroporti italiani il 2021 è stato l'anno della ripresa del traffico, dopo la grande crisi del 2020. L'aumento, del +29,3%, non ha permesso però di tornare sui livelli del 2019. Fa eccezione Milano MXP, il principale aeroporto cargo italiano, che ha realizzato una crescita del 44,6% sul 2020 e del 33,8% sul 2019, collocandosi così all'8° posto tra gli aeroporti cargo europei per volume di movimentato.

Tra gli altri aeroporti maggiori, buone le performance di Roma FCO (+32,9%) e Bologna (+15,5%). In forte crescita anche Catania (+54,6%) e Napoli (+21,3%). Continua invece la flessione di Bergamo-Orio al Serio (-49,5%), dopo lo spostamento delle attività di DHL a Milano MXP e Brescia. Nei primi due mesi del 2022, ancora non affetti dalle conseguenze della guerra in corso, il traffico cargo ha continuato a crescere, realizzando un aumento dell'11,2% sullo stesso periodo del 2021.

Nicolini (Confetra): “Meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla”

Nicola Capuzzo · Saturday, May 7th, 2022

(Questo contributo è stato pubblicato all'interno dell'inserto “I numeri dei porti italiani – Ediz. 2022” appena realizzato da SHIPPING ITALY) – [CLICCA E LEGGI QUI](#)

*Contributo a cura di Guido Nicolini **

** presidente Confetra*

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%) ha portato a una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in import che in export e, conseguentemente, una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze. Il Prodotto Interno Lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6% non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano a essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in maniera minore le importazioni.

Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il dato pre-pandemico e anche in questo caso il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino (+6,8% rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito di recuperare interamente i volumi del 2019. Abbiamo assistito a una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero traffico nazionale. Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita sia in termini di treni-km (+13,5%) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove, a un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici, si è affiancata una consistente crescita di quello di transhipment (legato alle performance di Gioia Tauro) e una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene il traffico Ro-Ro che recupera e supera abbondantemente i volumi del 2019 così come le rinfuse solide che, grazie al forte rimbalzo, si portano a -4,8% dai volumi pre-pandemici. L'aumento dei

prezzi e la scarsità di materie prime, semilavorati e personale, con l'avvento della guerra in Ucraina, si sono accentuati. La situazione è preoccupante in quanto il conflitto sta tenendo ferme tonnellate di merci con danni per diversi milioni di euro, basti pensare che l'export italiano verso Russia e Ucraina vale circa 10 miliardi di euro e l'import verso i due paesi vale ben 17 miliardi di euro (dati Istat 2021).

I porti rinfusieri risentiranno in maniera consistente della situazione, ad esempio un azzeramento della produzione di ceramiche ucraine avrà inevitabilmente pesanti conseguenze per lo scalo di Ravenna, porto di riferimento per gli inerti di quell'industria. La ricerca di nuovi mercati di approvvigionamento e i conseguenti disagi per la produzione manifatturiera si manifesteranno con il passare dei mesi, a completo esaurimento degli stoccaggi dei porti.

Questo è un grande insegnamento per il settore: è meglio possedere la supply chain logistica invece di delegarla. Questo permette di avere un controllo immediato e qualche opportunità in più di fronte a situazioni di forti cambiamenti come questo. Per questo motivo andiamo ripetendo da anni che occorre superare il franco fabbrica attraverso politiche per incentivare l'inversione dei termini di resa e recuperare il pieno possesso della nostra supply chain. Il tessuto industriale italiano, formato da PMI e centrato da sempre sull'eccellenza del prodotto, ha posto tradizionalmente poca attenzione alla fase logistica, delegandola ai compratori. I processi di logistica e trasporto sono stati considerati erroneamente un "costo" e non un "valore" per la competitività del prodotto stesso. Questa scelta ha condizionato e condiziona inevitabilmente la capacità delle PMI di essere presenti sui mercati esteri. Questo perché l'azienda esportatrice non ha alcun controllo sulla qualità dei servizi logistici che contribuiscono alla competitività del prodotto stesso.

Le ingenti risorse destinate dal PNRR alla logistica, ci impongono di ragionare con una dimensione organica quando si parla di sviluppo: non si può ragionare di sviluppo infrastrutturale dei porti e dei retroporti senza aprire paralleli ragionamenti sullo sviluppo delle aree industriali e sull'attrazione di investimenti. Dobbiamo guardare il sistema portuale attraverso i suoi collegamenti di ultimo miglio con le realtà interportuali e in generale con le realtà retroportuali. Il modello a cui guardiamo con molta attenzione è quello di Trieste dove l'Autorità di sistema portuale non solo è diventata un operatore logistico a tutto tondo, acquistando le quote degli interporti dell'area e costruendo un vero e proprio sistema logistico basato su tre-quattro hub infrastrutturali, ma il presidente Zeno D'Agostino è stato anche nominato presidente dell'ASI (area di sviluppo industriale) del Friuli Venezia Giulia.

Siamo convinti che questo rapporto debba strutturarsi sempre di più per poter dare una risposta di sviluppo economico che non segua la logica del "chi fa logistica pensa ai trasporti e chi produce beni pensa solo a come produrli" bensì rilanciare un patto tra logistica e manifattura che possa portare a una concreta integrazione e conseguentemente a un vero salto in avanti.

I DATI DELL'ALMANACCO DI CONFETRA

Logistica: nell'Isola cresce il trasporto via mare e aereo, male gommato e treno

PALERMO. Quanto al trasporto merci, la Sicilia ha un ruolo significativo via mare e aereo, è irrilevante nel trasporto ferroviario e su gomma. Lo si evince dall'ultimo Almanacco della logistica di Confetra.

La Sicilia nel 2021 ha avuto il più alto incremento nazionale dell'export, pari al +38,8%. Ma, a causa della disastrosa situazione dei collegamenti, registra il più basso traffico di veicoli pesanti su strada, anche se, col +31,6%, ha avuto il secondo maggiore incremento di immatricolazioni di Tir, motrici e camion, pagando anche lo scotto di non avere alcun distributore su strada di Gnl per autotrazione.

Per le merci il trasporto aereo si conferma una valida alternativa dall'aeroporto di Catania, con un incremento del +240,7% (4.207 tonnellate) e da Lampedusa (+5,7%), ma è in perdita a Palermo (-31,5%) e a Trapani (-87,8%).

Il principale mezzo di trasporto merci, dunque,

è la nave. Nell'Almanacco Confetra per i container il porto più utilizzato è Catania (58.471 Teu, -6%), seguono Termini Imerese (14.017, +6,1%) e Trapani (11.664, +10,2%). Per le rinfuse liquide, dopo Trieste e Cagliari, si piazzano Augusta (quasi 24 milioni di tonnellate, +3,8%) e Milazzo (15,2 milioni, +2,2%). Partecipa anche Termini Imerese con 249mila tonnellate (-1,2%).

Anche le rinfuse solide viaggiano via mare in Sicilia, con quote inferiori rispetto ad altri porti italiani. E si registra uno spostamento dell'asse riguardo agli scali scelti dagli armatori, a causa del pessimo stato dell'autostrada Palermo-Catania che allunga di troppo i tempi del trasferimento su gomma: crescono Augusta (un milione e 243mila tonnellate, +19,3%), Porto Empedocle (450mila, +39,4%), Catania (373mila, +8,9%), Milazzo (273mila, +34,6%), Trapani (67mila, +104,5%), a scapito di Termini Imerese (389mila, -30,1%).

Sul trasporto con navi Ro-Ro crescono tutti i

porti: Milazzo (14 milioni di tonnellate, +23,6%), Termini Imerese (8,2 milioni, +18%), Catania (7,3 milioni, -3,8%), Trapani (389mila, +371%), Porto Empedocle (103mila, +300,8%).

Si sviluppa anche il traffico passeggeri, e questo è importante per la proposta di Annalisa Tardino di creare dei cluster portuali collegati alla ferrovia per veicolare più turisti sul treno. Infatti, Porto Empedocle ha il maggiore incremento di traffico passeggeri (+34,3%) e vede anche i primi crocieristi. Anche Termini Imerese non è più solo un porto commerciale e registra un incremento di passeggeri del 32,9%. Messina cresce del 18,8%, come Trapani (18,4%). Catania, invece, perde l'85,7%. Per le crociere significativi incrementi a Messina (+707,8%), Catania (+162,6%), Palermo (+38,6%).

Insignificanti il trasporto merci su treno e il traffico movimentato all'interporto di Catania.

M. G.

Logistica**Il settore dei trasporti onora la memoria dell'inventore del combinato terrestre in Italia**

È mancato Eugenio Muzio, arguto e fiero sostenitore di un filone d'attività che aveva guidato dagli esordi professionali in CEMAT passando per la presidenza dell'associazione internazionale UIRR fino a quella del Propeller Club di Milano



di

6

Angelo Scorza

Di lui ci mancherà sicuramente l'innata vis polemica – ricordiamo qualche intervista, rilasciata ai nostri esordi professionali circa 30 anni fa, in cui non sciorinava un'empatia spontanea (per usare un eufemismo) con la stampa in generale; ma poi, conoscendosi nel tempo la stima è diventata reciproca – come pure la genialità nel trovare soluzioni di trasporto all'avanguardia.

Ed anche resta lo spirito pionieristico di chi si è sempre (a ragion veduta) considerato il padre (ed a volte anche un po' padrone...) del trasporto combinato in Italia.

E la verve un po' scettica mai sopita di fronte all'attuale governance del sistema della mobilità delle merci tipica dei vecchi saggi nei confronti delle generazioni che li hanno rimpiazzati alla guida degli organismi di potere ma senza avere chiaro il quadro complessivo.

E forse non è un caso che la notizia della morte di Eugenio Muzio sia arrivata in una data storica come il 5 maggio: "Ei fu. Siccome immobile" scriveva Alessandro Manzoni nell'incipit della sua Ode a Napoleone Bonaparte.

E in fondo si è sempre sentito un poco 'imperatore' del settore intermodale, a volte persino con un pizzico di quella spocchia classica di coloro che la sanno lunga, mostrata nei confronti del 'popolo dei trasporti', ma mai senza arroganza, bensì col rammarico che non tutti fossero allineati al suo pensiero illuminato, così da poter favorire il progresso complessivo del settore.

Resta il rammarico di una causa apparentemente banale come un'operazione all'anca diventata un'inattesa e insormontabile complicanza ad avere tolto dai nostri radar un punto di riferimento forse ineguagliabile, l'arguto e fiero sostenitore di un filone di attività che aveva guidato dagli esordi professionali in CEMAT (nata nel 1953 con una mission diversa) per quasi tre decenni, passando anche per la presidenza dell'associazione internazionale del combinato UIRR, fino all'ultimo incarico più onorifico al timone del Propeller Club di Milano.

zoom Talvolta per affermare le sue idee – mai campate in aria ma suffragate da una profonda preparazione espressa in un approccio teorico che non disdegnava affatto l'applicazione pragmatica di ogni suo teorema – questo autentico architetto dei trasporti (o ingegnere della logistica, se preferite) usava le maniere brusche e ruvide del giocatore di rugby che era stato in gioventù.

E l'età anagrafica (78 anni) era solo un optional per lui, ancora battagliero e combattivo a difendere le proprie soluzioni come solo un giovanotto sa fare, con un'eloquenza corroborata da fatti e numeri e usando la schiettezza di chi è sempre consapevole di quello che afferma, senza tema di smentita da chicchessia.

Anche per questo, come moderatore invitarlo a fare da panelist a qualunque tavola rotonda era una garanzia che qualche 'idea forte' sarebbe certamente scaturita dalla sua prolusione.

Nato a Mignanego, ai margini del comune di Genova, il 31 gennaio 1944, si era laureato in Ingegneria Meccanica presso l'Università di Genova; dopo il rodaggio da assistente universitario all'Istituto Scienza delle Costruzioni presso la facoltà concittadina – un'esperienza che ripeterà a fine carriera – nel 1973 era entrato nel mondo del lavoro come responsabile della divisione grandi sollevamenti della F.lli Elia di Torino.



6

Mazio in un tipico atteggiamento

La svolta della carriera fu la chiamata nel 1979 quale Direttore Generale della CEMAT SpA con il compito di promuovere e gestire il trasporto combinato strada-rotaia (allora ancora una nicchia) in ambito nazionale ed internazionale. In questa società, poi fusa con l'omologa del settore marittimo (ISO container) Italcontainer e quindi confluita nel 'calderone' delle Ferrovie dello Stato (da FS Logistica all'odierna Terminali Italia), aveva raccolto risultati inarrivabili per qualunque eventuale successore (anche se la società venne poi di fatto smantellata).

Durante i 28 anni della sua gestione CEMAT ha conosciuto uno sviluppo con moltiplicatore elevato: il fatturato è passato da 1,5 miliardi di lire (1979) a 230 milioni di euro (2006) permettendo di divenire la seconda società in ambito europeo per volumi di traffico.

Dal maggio 2003 al giugno 2009 è stato Presidente dell'UIRR (International union of combined road-rail transport companies), l'Associazione europea degli operatori del trasporto combinato strada-rotaia, cui aderiscono 20 società di 14 paesi che complessivamente gestiscono i due terzi del traffico combinato europeo, lasciando un preciso 'testamento spirituale'.

Per 15 anni (dal 1994 al 2009) è stato Presidente della Commissione Tecnica Internunit.



zoom

Muzio (CEO CEMAT) col suo presidente Laroni ad un evento internazionale

Uscito di scena a soli 63 anni per contrasti coi vertici poco avveduti delle FS, che cancellarono improvvidamente tutto quanto era stato seminato da CEMAT in quasi 30 anni di storia del trasporto combinato terrestre in Italia, aveva fondato la propria società di consulenza, la Combitec srl con sede a Segrate, cintura periferica 'homeport' del trasporto intermodale in quella Milano in cui per la maggior parte della sua vita.

In questa parentesi finale fu ancora, dal 2012, Membro dell'associazione internazionale Alta Capacità Gottardo e dal Maggio 2013 membro del Comitato Tecnico Scientifico che annovera fra i suoi membri professori universitari di grande fama, la famosa S.I.Po.Tra. Società Italiana di Politica dei Trasporti. In Assologistica è stato Consigliere nazionale e Presidente della Commissione intermodalità, mentre in Confetra ha ricoperto il ruolo di membro di giunta.

La sua esperienza didattica annovera una docenza alla Facoltà di ingegneria Politecnico di Milano e all'Università di Trieste nei corsi ISTIEE; infine è stato Presidente del Propeller Club di Milano.

Pitto presenta l'assemblea di Spediporto: "Spedizionieri in grande forma"



Genova – “Blue, Green, Smart”. Sono questi i tre termini inglesi che danno il titolo all’assemblea annuale di Spediporto in programma lunedì 16 maggio presso il Palazzo della Borsa a Genova. “Crediamo che questi siano i tre filoni di quello che dovrebbe e auspichiamo sia il futuro della città, del nostro porto e della nostra professione” ha spiegato a SHIPPING ITALY il presidente dell’associazione genovese degli spedizionieri Alessandro Pitto. “Blue fa riferimento alla Blue economy, a tutti gli investimenti che la città e il porto di Genova stanno facendo per le infrastrutture; Green perchè tutta la nostra attività e gli investimenti devono ormai essere declinati in un’ottica di sostenibilità altrimenti rischiano di nascere già obsoleti; Smart perchè vogliamo ricordare e ribadire che il porto di Genova è stato il primo a essere informatizzato e digitalizzato. Crediamo sia il momento di accelerare sulla digitalizzazione”.

Come si presentano all’appuntamento della prossima assemblea gli spedizionieri genovesi? “Si presentano in grande forma – risponde il numero uno di Spediporto – anche perchè hanno avuto diversi mesi di allenamento visto che il momento è quantomai impegnativo. Stiamo lavorando parecchio sull’onda del rimbalzo post-lockdown, ci sono problematiche legate al trasporto marittimo ma anche al trasporto aereo perchè conosciamo bene le disruptin che abbiamo nel nostro settore. Il lavoro dello spedizioniere, colui che ha il compito che tutto funzioni per il meglio è diventato costantemente impegnativo. Possiamo dire di essere costantemente in peak season”. Secondo Pitto quando il mercato è più difficile emerge ancora di più l’importanza e la strategicità di una figura professionale come quella dello spedizioniere.

A proposito infine dei nuovi progetti a cui l'associazione degli spedizionieri genovesi sta lavorando, il presidente ne menziona due, una più di lungo termine e la seconda quasi immediata. “La prima è la progettualità legata alla Green Logistics Valley, ossia un'area logistica su alcune aree dismesse in Valpolcevera dove si coniugherebbero Blue, Green e Smart perchè in quegli spazi si svolgerebbero attività logistiche innovative. cercare dunquedi fare quello che già avviene in altri porti come ad esempio Barcellona” dichiara Pitto. Che infine parla nel breve termine di un progetto “legato alla possibilità di partecipare alle gare che l'aeroporto di Genova sta pubblicando per gestire alcuni spazi e magazzini al fine di contribuire al rilancio del traffico merci nello scalo. Un progetto in cui si dovrebbe partire praticamente da zero”.

DALLE ASSOCIAZIONI FEDESPEDI, ANAMA E ALSEA

Nasce Cargo Ecosystem sul tracking



Alessandro Albertini

MILANO – “Un supporto concreto agli operatori della logistica per la transizione digitale e green”. Con queste parole è stato annunciato il via a Cargo Ecosystem, nuova iniziativa lanciata dalle associazioni Fedespedit, Anama e Alsea in collaborazione con il partner tecnologico Cargo Start, per accelerare la transizione digitale e ecologica. Più precisamente l’iniziativa prevede agevolazioni sull’utilizzo di piattaforme tecnologiche innovative per potenziare la visibilità del flusso delle spedizioni e la misurazione dell’impronta ecologica.

Le tre associazioni spiegano che “Cargo Ecosystem – Shaping the future together” ha lo scopo di promuovere una maggiore collaborazione digitale fra gli attori della filiera, dando impulso all’innovazione e facilitando l’accesso alle tecnologie e al know-how necessari per migliorare la qualità

dei dati e dunque l’efficienza e la produttività.

Grazie all’accordo siglato con il provider digitale Cargo Start, le imprese di spedizioni associate a Fedespedit, Anama e Alsea potranno usufruire – a condizioni agevolate – di due soluzioni innovative per il tracking aereo e la misurazione dell’impronta digitale: StarTracking by Cargo Start e CarbonCare.

“StarTracking è la prima piattaforma di visibility airport-to-airport che fornisce aggiornamenti di stato delle spedizioni real-time, basati su dati reali e contestuali di diversi vettori” si legge nella nota. “CarbonCare, sviluppato e operato dall’omonima società svizzera, è un sistema per la misurazione del carbon footprint che si adatta a tutte le modalità di trasporto”. Le due soluzioni, sono facilmente interfacciabili ai sistemi gestionali in uso.

“Per migliorare l’efficienza del cargo aereo e soddisfare un cliente

finale sempre più esigente sullo stato delle spedizioni, Anama ha l’obiettivo di incoraggiare gli associati a potenziare le risorse tecnologiche, mettendo a disposizione soluzioni efficaci e sostenibili anche dal punto di vista dei costi come quelle di Cargo Start” è il commento di Alessandro Albertini, presidente di Anama.

La numero uno di Alsea, Betty Schiavoni, ha aggiunto: “Cargo Start condivide con noi due prodotti su temi di stretta attualità quali la digitalizzazione e la sostenibilità. Riteniamo possa essere il partner giusto al momento giusto. Infine Silvia Moretto, presidente di Fedespedit, a sua volta ha dichiarato che “la partnership con Cargo Start risponde all’esigenza di dotare le imprese associate di strumenti che possano supportarle nella propria attività quotidiana di consulenti dell’industria produttiva. È un’esigenza che Fedespedit ha raccolto grazie all’attività dell’Advisory Body IT & Digital Innovation e di Fedespedit Giovani che hanno lavorato sulla raccolta di input da parte delle imprese sui temi dell’innovazione digitale e della sostenibilità ambientale. Manuele Vurchio, general manager di Cargo Start, ha infine sottolineato come la sua azienda abbia “accolto con entusiasmo l’opportunità di partecipare come partner tecnologico a un’iniziativa come Cargo Ecosystem. Siamo fiduciosi – ha aggiunto – che il contesto di ‘ecosistema’ sia l’occasione per confrontarci ancor più da vicino con le esigenze legate

all’innovazione delle imprese di spedizioni, per progettare insieme soluzioni sempre più innovative, a beneficio della filiera logistica del futuro.”

Anama nel Comitato utenti di alcuni aeroporti

“Dopo anni di lavoro, con il supporto di Confetra e Fedespedi, siamo entrati nel Comitato Utenti degli aeroporti di Bologna, Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia: questo ci consentirà di poter incidere nelle attività di questi scali”.

La notizia arriva da una nota di Anama, l’associazione nazionale degli agenti aerei merci, che parlano di un risultato che “non è un obiettivo finale ma solo il punto di partenza per svolgere al meglio il nostro lavoro in rappresentanza delle imprese associate e delle merci, e un primo tassello nella strategia di revisione delle regole adottate per il trasporto aereo merci”.

Confetra e Fedespedi concludono dicendo: “Continuiamo a collaborare con Enac – Ente Nazionale per l’Aviazione Civile e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il nuovo Piano Nazionale Aeroporti e l’attuazione del Position Paper Cargo Aereo”.

SILVIA MORETTO La presidente della Federazione degli spedizionieri
«Sulle norme Antitrust e fiscali l'Unione europea è ancora indietro»

«Le mega-compagnie di navigazione non ci fanno paura Ma servono armi pari»

L'INTERVISTA

Alberto Quarati
INVIATO A VENEZIA

Silvia Moretto, amministratore delegato di Db Group, ha traghettato la Fedespedi - la federazione italiana degli spedizionieri internazionali, che quest'anno compie 75 anni - nel triennio difficile della pandemia e della crisi delle materie prime. Oggi a Venezia si tiene l'assemblea generale associativa, con esperti del settore e il ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili, Enrico Giovannini.

E anche ora, il contesto è imprevedibile. Quali sono le vostre istanze?

«Vede, la crisi pandemica, gli effetti che questa ha avuto e continua ad avere nella catena logistica, l'attuale situazione di conflitto in Europa, hanno messo in luce la nostra categoria. Noi siamo quelli che devono progettare il viaggio della merce. Il nostro lavoro è quindi essere flessibili, riuscire a trovare comunque una strada per far arrivare il prodotto al suo mercato di riferimento. Cosa è

emerso nel corso della pandemia? Che non ci siamo mai fermati, e che la nostra flessibilità ha aiutato l'economia a non fermarsi. E così il nostro lavoro, prima del Covid dato un po' per scontato, è stato

dato il giusto riconoscimento dalle istituzioni, e questo per esempio si è riflesso nella formazione del Piano nazionale di Ripresa e resilienza. C'è la consapevolezza della nostra posizione, importante, nel sistema Paese».

Ma intanto Sudoco e Piattaforma logistica nazionale, per fare due esempi di cose che chiedete da tempo, sono fermi. Vi sarete stancati di chiedere sempre le stesse cose...

«Sì, lo Sportello unico lo chiediamo da tantissimo tempo, ma vedo nell'amministrazione doganale una forte determinazione a porre in atto questa misura, specie a valle del regolamento di fine 2021. E la Piattaforma nazionale ora è nelle mani di una struttura operativa come la Ram. Sono un'ottimista di natura: credo che le lamentele delle imprese non diano un grande contributo, penso invece che il Pnrr e le riforme che questo richiede forniranno la spinta giusta al nostro sistema».

stema».

Ma chi fa festa davvero sono gli armatori, col boom dei noli. All'assemblea c'è Olaf Merk, figura centrale all'Ocse, che in tempi non sospetti aveva evidenziato i fattori critici dell'integrazione verticale nella logistica delle grandi compagnie di navigazione.

«Non abbiamo ne' la prefunzione, ne' la velleità di opporci a questi processi di integrazione. Ma quello che noi chiediamo, è solo una parità

di regole, poi vinca il migliore: adattarci, anche di fronte ai colossi, fa parte del nostro Dna. Detto questo, è vero che le compagnie stanno facendo gli utili che non hanno fatto nei 10 anni precedenti al boom dei noli, ma con i guadagni di questi anni, andrebbero riviste le loro deroghe in campo di Antitrust e regole fiscali. Negli Stati Uniti le Autorità hanno cominciato a chiedere chiarimenti in termini

di trasparenza alle compagnie. L'Europa, pure sede delle maggiori compagnie globali, è invece un po' indietro. Per questo a livello di Clecat, la nostra associazione europea, stiamo chiedendo che anche a Bruxelles si facciano passi in avanti in questo senso».

Quali sono i dossier chiusi nel suo mandato e quelli rimasti ancora aperti?

«In ambito formazione abbiamo avviato alcuni corsi fondamentali per la nostra categoria, penso ad esempio all'esperto di dogana. Abbiamo, dopo due mandati e attraverso il lavoro della Confetra al Cnel, ottenuto la riforma del Codice civile per la parti attinenti al nostro settore. Sono serviti due mandati, perché non è stato facile mettere mano a un sistema complesso come è il Codice. Abbiamo avviato una serie di importanti partnership in ambito pubblico-privato, con un

dialogo aperto con le amministrazioni. Un lavoro non terminato ma su cui c'è stata



SILVIA MORETTO
PRESIDENTE
DELLA FEDESPEDEI

«Sì, in Italia mancano alcune cose chieste da tempo. Ma ora è in campo il Pnrr: le lamentele invece servono a poco»

«Prima del Covid la nostra professione era un po' data per scontata. Oggi se ne è compresa l'importanza»

una svolta è sicuramente quello con il ministero della Salute per il reperimento di nuove risorse all'Usmaf, e più in generale il corretto dimensionamento del personale degli uffici pubblici è un tema che ci sta molto a cuore. Sulla trasformazione digitale, abbiamo avviato delle partnership per la formazione e l'agevolazione all'utilizzo di piattaforme tecnologiche innovative, mentre sull'impronta ambientale delle aziende abbiamo dato mandato al nostro Gruppo Giovani di trovare gli strumenti migliori per far crescere la consapevolezza di operare sul tema della sostenibilità con azioni concrete. Tra le iniziative vorrei segnalare il Green Transition Hub avviato con l'Università Liuc, e quelle dell'Osservatorio ContractLogistics». —



Tir in entrata e uscita dal porto di Genova

Bianchi (Dogane): "Da luglio via alla sperimentazione del Sudoco"

Partirà dalla Liguria, a partire dal luglio e nello specifico dal porto della Spezia, la sperimentazione dello Sportello Unico Doganale

Venezia - Partirà dalla Liguria, a partire dal luglio e nello specifico dal porto della Spezia, **la sperimentazione dello Sportello Unico Doganale** (Sudoco), atteso dagli operatori dal 2003. Lo ha annunciato Antonella Bianchi, dirigente della Direzione Dogane, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, all'assemblea della Fedespedi, la federazione nazionale degli spedizionieri italiani.

Lo sportello permetterà di **unificare e coordinare le decine di controlli** che ogni giorno vengono effettuati sulla merce in entrata e in uscita dai porti italiani.

PNRR, Bellanova: semplificazione e sburocratizzazione non rimangono parole vuote

(Teleborsa) - "La domanda che arriva da più parti, **se il Piano nazionale di ripresa e resilienza possa ancora garantire i risultati attesi**, non può che avere da parte nostra una sola risposta: **si può e si deve**. Il che ci spinge a moltiplicare responsabilità e impegno sui processi attuativi".

Lo ha detto la Viceministra delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili **Teresa Bellanova**, intervenendo stamane in collegamento da Roma all'Assemblea pubblica di Fedespedi, prima di essere alla Camera in rappresentanza del Governo per la discussione generale in Aula sulla Legge delega sui Contratti pubblici.

"**Semplificazione e sburocratizzazione** non devono rimanere parole vuote - ha proseguito Bellanova - e dobbiamo essere capaci con coraggio di una **svolta determinante**, che significa passare dalla produzione di carte alla produzione di risultati. E' la ragione per cui il nesso tra **investimenti e riforme** è, a maggior ragione adesso, **cruciale e determinante**". Quindi, rivolgendosi direttamente all'assemblea: "so di parlare a un sistema di impresa che ha fatto dell'integrazione, della resilienza, della capacità di visione e di programmazione, **la parola chiave**", ha affermato la Viceministra.

E ancora: "E' il metodo che, adesso con maggiore forza e coraggio, deve segnare il nostro lavoro. E mi riferisco anche al confronto in atto al Tavolo autotrasporto e che ha prodotto, finora, risultati importanti. I Tavoli non servono solo per ascoltare, ma anche per **condividere e portare a sintesi**".

Presentazione studio SRM: "Analisi dei flussi marittimi container del porto di Ravenna"

30 May, 2022

RAVENNA - “Analisi dei flussi marittimi container da e per il Porto di Ravenna” è il titolo dello studio svolto da SRM (Centro Studi specializzato nell’Economia del Mare collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) per l’Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali e che verrà presentato martedì 31 maggio, ore 14,30, presso la sala convegni dell’Autorità di Sistema Portuale di Ravenna.

Lo ha annunciato in una nota, Confetra, Confederazione Generale Italiana dei trasportie della Logistica, tra i soggetti che hanno contribuito alla realizzazione dello studio, insieme a: Adsp, Camera di commercio, Tcr, Sapir, Confindustria Romagna, Bcc, La Cassa di Ravenna, Fedespedi, Associazione agenti marittimi e raccomandatari e Unione Utenti del Porto.

Lo studio analizza gli attuali flussi dei container che transitano dal Porto di Ravenna e le possibilità di crescita alla luce degli importanti lavori infrastrutturali legati al progetto Hub Portuale.

Il programma dei lavori

Ore 14,30 Saluti di apertura di:
Annagiulia Randi (Assessora allo Sviluppo economico, Industria, Porto, Commercio, Artigianato)

Daniele Rossi (Presidente Adsp Mare Adriatico Centro Settentrionale – Porto di Ravenna)

Andrea Corsini (Assessore Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo, Commercio)

Giannantonio Mingozi (Presidente del Terminal Container Ravenna)

Tomaso Tarozzi (Presidente delegazione Ravennate Confindustria Romagna)

Ore 15,15 Presentazione dello Studio SRM su “Analisi dei flussi marittimi container da e per il Porto di Ravenna” a cura di Alessandro Panaro (Responsabile SRM Dipartimento Economia Marittima)

Ore 16 Conclusioni a cura di Guido Nicolini (Presidente Confetra) e Silvia Moretto (Presidente Fedespedi)

Analisi dei flussi marittimi container da e per il porto di Ravenna



PROMOSSO DA 

STUDIO SRM «ANALISI DEI FLUSSI MARITTIMI CONTAINER DA E PER IL PORTO DI RAVENNA»

31 MAGGIO 2022 - ORE 14,30 - SALA CONVEGNI ADSP - RAVENNA

ORE 14,30 SALUTI DI APERTURA

Anna Giulia Randi – Assessora allo Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria, Porto, Politiche europee e cooperazione internazionale - Comune di Ravenna
Daniele Rossi – Presidente AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale – Porto di Ravenna
Andrea Corsini – Assessore a Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo, Commercio
Giannantonio Mingozi – Presidente Terminal Container Ravenna
Tomaso Tarozzi – Presidente Delegazione Ravennate Confindustria Romagna

ORE 15,15 PRESENTAZIONE STUDIO SRM – ANALISI DEI FLUSSI MARITTIMI CONTAINER DA E PER IL PORTO DI RAVENNA

Alessandro Panaro – Responsabile SRM Dipartimento Economia Marittima

ORE 16 CONCLUSIONI

Guido Nicolini - Presidente Confetra
Silvia Moretto – Presidente Fedespediti

CON IL SOSTEGNO DI



RAVENNA – Si presenta domani lo studio **“Analisi dei flussi marittimi container da e per il porto di Ravenna”** che l’Associazione **Ravennate Spedizionieri Internazionali** ha affidato a **Srm** (Centro Studi specializzato nell’Economia del Mare collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Alle 14,30, nella sala convegni dell’Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale, saranno analizzati gli attuali flussi dei container che transitano dal porto e le possibilità di crescita alla luce degli importanti lavori infrastrutturali legati al progetto Hub portuale.

Lo studio è stato realizzato grazie anche al contributo di AdSp, Camera di commercio, Tcr, Sapir, Confindustria Romagna, Bcc, La Cassa di Ravenna, Fedespediti, Confetra, Associazione agenti marittimi e raccomandatori e Unione Utenti del Porto.

Il programma:

14,30 Saluti di apertura

Annagiulia Randi (assessora allo Sviluppo economico, Industria, Porto, Commercio, Artigianato)

Daniele Rossi (presidente AdSp mare Adriatico centro settentrionale)

Andrea Corsini (assessore Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo, Commercio)

Giannantonio Mingozzi (presidente del Terminal Container Ravenna)

Tomaso Tarozzi (presidente delegazione Ravennate Confindustria Romagna)

15,15 Presentazione Studio SRM su "Analisi dei flussi marittimi container da e per il Porto di Ravenna"

a cura di Alessandro Panaro (responsabile SRM Dipartimento Economia Marittima)

16 Conclusioni

a cura di Guido Nicolini (Presidente Confetra) e Silvia Moretto (Presidente Fedespedi)

Porti

Ravenna
31 Maggio 2022

Studio SRM sul traffico container

**Analisi della situazione attuale, prossimamente le indicazioni sui nuovi mercati.
Corsini: nuovi fondi per il traposto via treno collegato al porto**



31 Maggio 2022 - Ravenna - Presentato nel pomeriggio nella sala convegni dell'Adsp, lo studio "Analisi dei flussi marittimi container da e per il Porto di Ravenna" che l'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali ha affidato a SRM (Centro Studi specializzato nell'Economia del Mare collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

Lo studio è stato realizzato grazie anche al contributo di Adsp, Camera di commercio, Tcr, Sapir, Confindustria Romagna, Bcc, La Cassa di Ravenna, Fedespedi, Confetra, Associazione agenti marittimi e raccomandatari e Unione Utenti del Porto.

Sono stati analizzati gli attuali flussi dei container che transitano dal Porto di Ravenna e le possibilità di crescita alla luce degli importanti lavori infrastrutturali legati al progetto Hub Portuale.

E' stata un'occasione per parlare di container, ma non solo...

Presentando lo studio, il presidente degli spedizionieri ravennati nonché presidente di Confetra Emilia Romagna, Danilo Belletti, ha sottolineato l'importanza dei risultati raggiunti dal porto ma ha anche messo in guardia dai rischi che si corrono a causa della carenza di organico di servizi fondamentali come dogana, servizi fitosanitari, polizia di frontiera. Confetra, attraverso il presidente nazionale Guido Nicolini, porrà il problema a stretto giro.

Alessandro Panaro, che ha messo a punto lo studio per Srm, ha detto che "quello di Ravenna è uno scalo che sta andando nella giusta direzione. Con la Zls, il rafforzamento delle rotte intermediterranee, nuovi fondali e sostenibilità reggerà alla forte competizione che c'è in Adriatico".

Modena, Forlì-Cesena e Bologna sono le province che utilizzano maggiormente il porto di Ravenna in export e import; Modena e Bologna sono le province che lo utilizzano con maggiore intensità (più del 20% delle merci prodotte). Su un panel di 450 industrie analizzate, il 49% utilizza Ravenna per l'export, l'81% per l'import. Il 69% vi fa transitare oltre il 20% dei propri prodotti.

Notizie sono arrivate anche dai vari interventi. L'assessore regionale a Infrastrutture, Porto e

Trasporti, Andrea Corsini ha annunciato che la Regione aumenterà da 1 a 3 milioni gli stanziamenti per favorire l'utilizzo dei treni merci per far uscire i carichi dal porto.

Il presidente del Tcr Giannantonio Mingozi si è detto preoccupato per l'atteggiamento dell'Emilia verso lo scalo ravennate.

Tomaso Tarozzi di Confindustria Romagna ha sollecitato Rfi ad accelerare i lavori ferroviari.

In chiusura, il presidente nazionale di Confetra, Guido Nicolini, ha detto che "la logistica è proprio il punto di forza della regione Emilia Romagna. Così non è stato per l'Italia, e ora se ne paga il prezzo". 

© copyright Porto Ravenna News

Uno studio sui flussi dei container al porto Oggi la presentazione

'Analisi dei flussi marittimi container da e per il porto di Ravenna' è il tema dello studio che l'associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali ha affidato a Srm (centro studi specializzato nell'economia del mare collegato al gruppo Intesa Sanpaolo) e che viene presentato oggi nella sala convegni dell'Autorità di sistema portuale alle 14.30.

Lo studio è stato realizzato grazie anche al contributo di Adsp, Camera di commercio, Tcr, Sapir, Confindustria Romagna, Bcc, La Cassa di Ravenna, Fedespedi, Confetra, associazione Agenti Marittimi e Raccomandatori e Unione Utenti del Porto.

Saranno analizzati gli attuali flussi dei container che transitano dal porto di Ravenna e le possibilità di crescita alla luce degli importanti lavori infrastrutturali legati al progetto Hub portuale. In apertura dei lavori interverranno Annagiulia Randi (assessore al Porto), Daniele Rossi (presidente Adsp), Andrea Corsini (assessore regionale Mobilità e Trasporti, Infrastrutture), Gianantonio Mingozi (presidente del Tcr) e Tomaso Tarozzi (presidente delegazione ravennate Confindustria Romagna). Seguirà la presentazione dello studio Srm, a cura di Alessandro Panaro (responsabile Srm dipartimento Economia marittima). In chiusura interverranno Guido Nicolini (presidente Confetra) e Silvia Moretto (presidente Fedespedi).

Radio24 Container
14-05-22



La logistica vola, fra luce e ombre

È stata presentata, nelle scorse settimane, la nuova edizione dell'Almanacco della Logistica di Confetra che analizza il traffico delle merci in Italia, nel 2021, nelle varie modalità. Secondo quanto emerso, il settore ha recuperato i volumi movimentati prima della pandemia in quasi tutti i segmenti, grazie anche alla ripresa della produzione industriale e dell'export che fa da traino. **Ivano Russo**, direttore generale di Confetra, intervistato da **Massimo De Donato**, nel corso della puntata di Container, spiega le tendenze in atto anche alla luce delle nuove incognite poste dalla guerra in Ucraina e dal rigido lockdown attuato a Shangai che sta bloccando uno dei maggiori porti internazionali.

Oltre che con la pandemia e la guerra, tutti i settori della produzione e dei servizi sono chiamati a confrontarsi anche con altri cambiamenti epocali, come la sfida della sostenibilità che investe in pieno il mondo della logistica.

<https://www.radio24.ilsole24ore.com/programmi/container/puntata/la-logistica-vola-luce-e-ombre-042029-AE4kZNYB>