



# RASSEGNA STAMPA

Agosto 2020

LA TAVOLA ROTONDA DELL'ITALY ROUNDTABLE DI CSCMP

# Il futuro delle SUPPLY CHAIN



■ Nicoletta Ferrini

**L'Italy Roundtable del CSCMP fa il punto sui mutamenti prossimi venturi nei territori della logistica tra geopolitica, guerre commerciali e conseguenze della pandemia, Cambia il ruolo del manager, soprattutto logistico**

L'equivoco più grande, quando si parla di Covid-19, è considerarlo un "game changer". Gli analisti usano questo termine per indicare qualcosa o qualcuno che trasforma quasi completamente lo scenario di gioco definendo nuove regole e nuovi giocatori. Ma siamo davvero sicuri che sia il caso della pandemia? Ebbene, c'è chi pensa di no. Chi contesta la teoria del "game changer" dichiara, infatti, che Covid-19 non ha messo sul piano nuove sfide, ma spinto sull'acceleratore di un'evoluzione già in atto. È da questa premessa che è partita la recente tavola rotonda "Future supply chain between trade wars and geopolitics" organizzata da CSCMP

(Council of Supply Chain Management Professionals) Italy Roundtable. Obiettivo dell'evento, come spiegato da Maurizio Cociancich, board member di CSCMP Italy Roundtable e CEO di Elevante Srl, era analizzare i nuovi scenari con cui dovrà presto confrontarsi la logistica nazionale e internazionale dai nuovi trend di consumo, ribaditi e affermati durante la recente emergenza, alle tensioni geopolitiche globali. Aumento delle scorte e della sicurezza, maggiore flessibilità e resilienza sono le parole chiave. Avere una chiara consapevolezza delle dinamiche che governano le più alte sfere politiche e le principali relazioni economiche e commerciali diventa un imperativo

categorico. Da questi punti si deve partire per disegnare le nuove catene di approvvigionamento.

## La gestione del rischio

"Andiamo oltre Covid-19 e consideriamo un acceleratore di tendenze già in atto", è stata dunque l'esortazione di Cociancich. L'invito è stato colto al volo da Suzanne Richer. Nel suo intervento, il director global



Maurizio Cociancich (CSCMP) ha sintetizzato le caratteristiche dei nuovi scenari con cui la nuova logistica nazionale ed internazionale è chiamata a confrontarsi

Il Covid 19 ha spinto sull'acceleratore di un'evoluzione già in atto. Ma quale? E quali risposte devono dare i logistici? Un convegno dell'Italy Roundtable del CSCMP ha fatto il punto e tracciato la rotta

trade Academy E2Open ha messo in luce alcune delle componenti che stanno definendo il prossimo perimetro di azione della logistica internazionale. "Uno dei temi chiave è la gestione del rischio, connessa alla capacità di avere la massima visibilità della propria supply chain per monitorare, ma anche prevedere i cambiamenti in atto". Questa è la prima e più importante lezione che resta della gestione logistica durante l'emergenza Coronavirus: "avere un buon programma di previsione e gestione del rischio non può più essere considerato come un elemento distintivo. Oggi è uno standard imprescindibile. Dobbiamo considerare la "disruption" della supply chain come una metrica per misurarne le prestazioni".

Le pratiche di risk management, come spiegato da Richer, non permetteranno di prevedere tutto. Tuttavia, partendo da una più accurata e approfondita visione della filiera - guardando all'interno delle singole organizzazioni e osservando anche tutte le componenti esterne (fornitori, subfornitori, ecc.) - è possibile mitigare gli effetti dei rischi principali. Non si può più venire a patti con la necessità di garantire la continuità del servizio. Allo stesso

tempo, però, sicurezza e sostenibilità del business sono condizioni imprescindibili. Uno dei trend più significativi, secondo Richer, riguarda la riduzione dei touchpoint. Ancor prima della pandemia, l'e-commerce aveva già contribuito a innescare questa tendenza. Nuovi modi di arrivare all'utente da parte dei brand, nuove opzioni in termini di acquisto e pagamento da parte del consumatore impattano sulla domanda e sull'offerta logistica. L'emergenza ha poi riformulato l'esigenza di cambiamento dei modelli organizzativi con l'opzione remote working, entrata ora prepotentemente in scena, e l'evidenza di dover riconsiderare l'assoluta validità dell'"offshoring", cioè la pratica di sviluppare all'estero in tutto o in parte alcuni dei processi o dei servizi per trarre vantaggio da costi inferiori. "Le decisioni commerciali prese oggi danno forma alle catene di approvvigionamento di domani", ha concluso Richer.

## Il ruolo della Cina

La mente vola a uno dei principali macro-temi di politica internazionale. La battaglia commerciale tra USA e Cina ha conosciuto una tem-



Suzanne Richer (Academy E2Open): "Avere un programma di previsione e gestione del rischio non è più un elemento distintivo ma uno standard imprescindibile"



Giorgio Prodi (Università di Ferrara): "La Cina al presenta come un Paese in forte crescita che propone un suo modello, diverso da quello occidentale"

### Carta d'identità

● Il Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) è stato fondato nel 1963 ed è un'associazione professionale dedicata al progresso e alla diffusione della ricerca e delle conoscenze nella gestione della supply chain. L'organizzazione mondiale è declinata nei singoli Paesi tramite Roundtable locali (l'Italy Roundtable è stata istituita nel 2015). Il CSCMP organizza, sia a livello locale che globale, eventi e opportunità di formazione, confronto e networking. Il presidente dell'Italy Roundtable è Iginio Colella. Il sito di riferimento [www.cscmpitaly.org](http://www.cscmpitaly.org)



Tra i temi dibattuti: nuovi trend di consumo, aumento delle scorte e delle fonti di approvvigionamento, maggiore flessibilità e resilienza delle catene

poranea tregua durante l'emergenza legata alla pandemia, ma resta una delle principali incognite. Qual è il ruolo della Cina nei nuovi equilibri geopolitici? Quali i rischi e le opportunità per le economie e per le catene di fornitura nel Vecchio Continente? A queste domande ha tentato di dare risposte Giorgio Prodi, docente di Economia applicata per le scienze delle imprese e il mercato e la concorrenza delle imprese presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università di Ferrara. "La Cina ha da tempo abbandonato ogni atteggiamento reverenziale e si presenta ora come un Paese in forte crescita che propone un suo modello, diverso da quello occidentale". Seguendo l'insegnamento di Sun Tzu ("chi voglia attaccare in modo irresistibile lo faccia infilandosi nei vuoti" (da "L'arte della guerra"), il

leone cinese si è mosso in questi anni affiancando ad una straordinaria crescita interna la costruzione di accordi commerciali internazionali (come "The Belt and Road Initiative"), una presenza economica più o meno forte in alcuni Stati, un esteso piano industriale e di sviluppo delle imprese nazionali ("China Manufacturing 2025").

"Sono tre i fattori in cui la Cina gioca un ruolo chiave - ha indicato il professor Prodi: - digitalizzazione, regionalizzazione e guerre commerciali tecnologiche". In questo si inserisce lo scontro USA e Cina con, da un lato, il tentativo americano di isolare la Cina, dall'altro quello della Cina di trovare nuovi partner. E l'Europa? Osservando sullo scacchiere internazionale le relazioni di scambio tra i Paesi Europei e Cina o USA, la criticità legata a questa situazione



**Silvia Moretto (Edespedi):** "Abbiamo compreso definitivamente la necessità e l'importanza di una catena di approvvigionamento complessa, solida e completa"



**Pier Luigi Cavicchi (De' Longhi):** "Dobbiamo rimetterci in gioco: bisogna osservare gli eventi politici internazionali e comprenderne le ramificazioni economiche"

"Uno dei temi chiave è la gestione del rischio, connessa alla capacità di avere la massima visibilità della propria supply chain per monitorare, ma anche prevedere i cambiamenti in atto" - dice Richer

appare evidente. Allo stesso modo, però, come sottolineato dallo stesso Prodi, la stessa analisi mette in risalto le opportunità per l'EU.

#### Un quadro completo

A questo generale clima di incertezza e cambiamento, il Covid-19 si è dunque sommato come variabile, senza sostituire quelle già esistenti. E dunque il 2020 non sarà un anno felice per tutta una serie di ragioni di cui il Covid-19 è solo una delle radici. Nel suo intervento Silvia Moretto, presidente Fedespediti, amministratore delegato di DB Group, ha offerto un quadro completo. Nel 2020, il PIL mondiale dovrebbe risentire di un calo del 3% circa con una ripresa nel 2021 del 5,8%. L'Unione Europea risentirà in maniera particolare degli effetti della pandemia. Nello European Economic Forecast di Maggio, la Commissione Europea ha indicato per l'UE27 una flessione pari a -7,4%, con ripresa pari a +6,1% nel



2021, e -7,7% per l'Area Euro con ripresa +6,3% nel 2021. Dall'altra parte del mondo si ipotizza invece un +1,2% per le economie avanzate asiatiche e, in particolare, +1% per la Cina che nel 2021 potrebbe far registrare un +9%. Secondo World Trade Organization (WTO), nel 2020 il commercio mondiale vedrà una flessione compresa tra 13% e addirittura 32%. Il dato preciso, così come ogni ipotesi di recupero nel 2021, dipenderà dalla durata della pandemia e dalle politiche economiche adottate. Tutte le aree geografiche saranno colpite da questo decremento che, però, avrà un impatto maggiore in Asia e USA. E anche l'Italia potrebbe

risentirne non poco. "Per il nostro Paese il commercio internazionale è cruciale, - ha infatti messo in allarme Moretto. - In dieci anni c'è stato un incremento del 40% del nostro export e del 30% dell'import".

#### Le opportunità da cogliere

La situazione critica può tuttavia avere una lettura positiva, come ha voluto evidenziare la presidente Fedespediti. "Abbiamo compreso definitivamente, se mai fosse necessario, la necessità e l'importanza di una catena di approvvigionamento complessa, solida e completa. Molti modelli di supply chain stavano già vivendo un momento di cambiamento dovuto anche all'evoluzione del commercio digitale. Covid-19 non ha fatto altro che contribuire a portare il nostro trasportatore ancora di più verso il consumatore, aumentando trasparenza e trasparenza del ruolo della supply chain". Le sfide per il settore della logistica a livello nazionale non sono dunque cambiate. Probabilmente però ora appaiono più chiare e imprescindibili. "Dobbiamo investire in strutture e infrastrutture fisiche materiali (strade, autostrade, collegamenti TEN-T e così via) e digitali". E poi c'è il tema della sostenibilità. "Questo aspetto non va d'accordo con la velocità che spesso ci viene richiesta - ha precisato Moretto. - La consegna in 24 ore impatta sull'ambiente cinque volte di più del normale. Proviamo a essere concreti nel portare avanti

### Le frasi

**MAURIZIO COCIANCICH, CSCMP Italy Roundtable**  
"Andiamo oltre Covid-19 e consideriamolo come un acceleratore di tendenze in atto"

**SUZANNE RICHER, Academy E2Open**  
"Dobbiamo considerare la disruption della supply chain come una metrica per misurarne le prestazioni"

**GIORGIO PRODI, Università di Ferrara**  
"Sono tre i fattori in cui la Cina gioca un ruolo chiave: digitalizzazione, regionalizzazione e guerre commerciali tecnologiche"

**SILVIA MORETTO, Fedespediti**  
"Per il nostro Paese il commercio internazionale è cruciale. In dieci anni c'è stato un incremento del 40% del nostro export e del 30% dell'import"

**PIER LUIGI CAVICCHI, De' Longhi**  
"I fattori di rischio da considerare non sono più solo quelli strettamente legati al business dell'azienda"

un piano di rilancio che ci porti a essere competitivi, rilanciando settori chiave come il turismo, ma anche sostenendo le supply chain che sono strategiche e fondamentali per il nostro Paese".

#### Nuove competenze

La parola d'ordine è dunque "cambiare" a prescindere dal Covid, ma facendo tesoro di questa esperienza. Nessun problema per le imprese che hanno il cambiamento nel proprio DNA: ad affermarlo è stato Pier Luigi Cavicchi, supply chain director di De' Longhi. "L'attenzione si concentra sulla necessità di comprendere il cambiamento per poter prendere le giuste decisioni. In questo senso, i fattori di rischio da considerare non sono più solo quelli strettamente legati al business dell'azienda". Le "guerre" commerciali tra Cina e Stati Uniti, l'incertezza intorno al mercato europeo, l'accordo USMCA (USA, Messico, Canada) e Brexit sono alcuni dei fattori macro che un'organizzazione non può più ignorare soprattutto se, come nel caso di De' Longhi, opera con una

supply chain lunga e globale con 6 fabbriche e 32 magazzini in tutto il mondo. "Molte delle conoscenze che ora sono imprescindibili, fino a qualche tempo fa non facevano parte del background di un manager - ha sottolineato Cavicchi. - Oggi bisogna osservare gli eventi politici internazionali e comprenderne le ramificazioni economiche. È diventato cruciale adottare un approccio rigoroso per quel che riguarda l'approvvigionamento strategico, ponendosi domande su tutte le componenti che possono impattare sulla nostra supply chain: affidabilità dei fornitori, probabilità di interruzione della catena legata a fenomeni socio-economici esterni e così via. Inoltre, creare un network back up non suona più come un'inutile ridondanza. Durante i giorni di Covid-19, la strategia multi-sourcing ha offerto buone ragioni della sua validità. Infine, è fondamentale conoscere e riconoscere i limiti e i costi di una decisione sbagliata. Dobbiamo rimetterci in gioco, - ha concluso - riconsiderando competenze e know how che, in questo settore, una figura professionale deve necessariamente avere". ■

### Numeri pandemici

- 3%** Il calo del PIL mondiale nel 2020. Nel 2021: +5,8%. In Italia rispettivamente -9,1% e +6,5%
- 7,4%** Il calo del PIL nell'Unione Europea nel 2020. Nel 2021: +6,1%. Nell'area dell'euro: rispettivamente -7,7% e + 6,3%
- 13 ÷ -32%** la flessione del commercio internazionale 2020 a seconda degli scenari
- 15,2%** la flessione dell'air cargo mondiale nel mese di marzo 2020 rispetto al pari mese 2019
- 5,2%** la flessione di traffico nei porti mondiali nel primo trimestre 2020

Fonti: Commissione Europea, WTO, IATA, FMI

**L'INTERVISTA**

Parla la leader degli spedizionieri internazionali e vicepresidente di Confetra Silvia Moretto

**«Non basta la cassa integrazione  
Bisogna ridurre il costo del lavoro»**

**MASSIMILIANO LENZI**

... Ci troviamo in una fase delicatissima. La produzione industriale inizia a rimbalzare in positivo, idem i consumi. Ovviamente in un quadro che resta fosco, con il PIL ancora devastato, - 13%, e con già 600mila posti di lavoro in meno da inizio anno. Prorogare la cassa integrazione a determinate condizioni va bene solo se anche il divieto di licenziamento viaggerà di pari passo. Incentivare nuovi assunti rischia infatti di essere una misura poco significativa se prima non si riduce il costo del lavoro per chi è già dipendente. Altrimenti converrebbe licenziare e poi riassumere, il che sarebbe un vero paradosso». A parlare è Silvia Moretto, vicepresidente di Confetra e leader degli spedizionieri internazionali. La domanda è sempre la stessa: in un paese ancora in parte attanagliato dalla paura, con il governo che ha prorogato i poteri dello Stato di emergenza, come si può ricominciare a far cor-

rere la nostra economia? «Anche il premio per le imprese - spiega la Moretto - che rinunciano agli ammortizzatori sociali va strutturato con senso, altrimenti si falsifica il mercato. Insomma, sbagliare ora le misure sul lavoro significherebbe davvero preparare un autunno caldo e minare la timidissima ripresa che si intravede e che speriamo continui».

**I dati economici vi preoccupano?**

«I dati sono in linea con le previsioni fatte, fin da inizio pandemia, dai principali centri studi internazionali: il settore viaggia tra - 20 e - 25%, anche se un conto sono i volumi trasportati, altro sono i fatturati, pensiamo ad esempio alle tariffe del cargo aereo, che per effetto dell'azzeramento dei voli passeggeri hanno subito incrementi di 5-8 volte. E un conto sono i fatturati, altro gli effettivi margini che per effetto della disottimizzazione non coprono i running costs delle aziende. Tra l'altro, come noto, il settore logistico è molto articolato al suo interno: porti, Interpor-

ti, magazzini, autotrasporto, corrieri, spedizioni, cargo ferroviario. Ognuno di questi fa registrare andamenti diversi, comunque tutti con flessioni tra il 20% e il 45% rispetto al primo semestre 2019».

**Un bagno di sangue economico. Il governo Conte sta facendo abbastanza per uscirne?**

«Il Governo ha ben compreso l'importanza strategica della nostra filiera produttiva e la necessità di sostenerla. Tutte le nostre imprese, di tutti i settori, hanno goduto del taglio IRAP, degli ammortizzatori sociali, dei differimenti fiscali e amministrativi previsti con i DL Cura Italia e Rilancio. Non ha funzionato invece la strategia che avrebbe dovuto garantire alle imprese immediata liquidità a fondo perduto. E non ha funzionato bene l'intermediazione amministrativa: il nostro apparato pubblico che dovrebbe attuare le misure decise da Governo e Parlamento non è proprio tarato per lavorare in velocità».

**Avete spiegato a Conte ciò che non sta funzionando?**

«Siamo in costante contatto con il Governo, a partire dalla Ministra De Micheli. Sul tema specifico abbiamo anche scritto alla Ministra Catalfo. Certamente ci vedremo a breve».

**Per dire loro cosa?**

«Che se ne esce, anzitutto, con un chiaro Patto per le Imprese e per il lavoro. Siamo pronti a garantire la salvaguardia dei livelli occupazionali nel settore, 1,5 milioni di addetti, se il Governo ridurrà significativamente e strutturalmente il costo del lavoro. Una pressione fiscale e contributiva del 45%, su una busta paga, è indegna di un Paese civile. Poi c'è tutto il tema del Recovery Plan nazionale. Prima di essere imprese di spedizione, di trasporto o di logistica, le nostre sono anzitutto 'imprese'. Vanno sostenute nella capitalizzazione, ne va supportata la vocazione all'internazionalizzazione, ne vanno incentivati gli investimenti digital e green, come anche l'apertura al venture capital, alla formazione permanente, al ricambio generazionale, alla crescita dimensionale. Vanno aiutate a lavorare in rete».



**Leader**  
La vicepresidente  
di Confetra  
Silvia Moretto

## DIGITALIZZAZIONE, CONNETTIVITÀ E SOSTENIBILITÀ: LE PRIORITÀ DI FEDESPEDI PER IL “RECOVERY FUND”

### **IL PRESIDENTE MORETTO: “Un’occasione unica per affrontare temi per noi strategici e guadagnare competitività.”**

Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) indica le priorità per il programma di spesa che l’Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: digitalizzazione, connettività e sostenibilità. “I tempi sono stretti – commenta il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto – ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo, infatti, che alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo insieme alla nostra Confederazione Confetra.”

“Digitalizzazione è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi di lockdown ma deve diventare la prassi. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela. Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possano fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate.”

“Il tema delle connessioni è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale – aggiunge il Presidente Moretto. Quelle italiane non sono all’altezza. Il Piano del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ‘Italia Veloce’ contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente e si muove, dunque, nella giusta direzione. Bisogna, però, spingere sull’execution ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana. Con un sistema di connessione tra gli hub logistici del Paese all’avanguardia possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale.”

“Un programma di rilancio credibile non può, infatti, trascurare la sostenibilità. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se

interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale nel nostro settore. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti – pensiamo ai costi del packaging – e di emissioni derivanti dall’attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del ‘just in time’ e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. L’e-commerce e la Rotta Artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell’orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo, quindi, a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l’ingresso di nuove competenze in azienda”.

“Un altro dossier sul quale ci stiamo muovendo è, infatti, quello della formazione, conclude il Presidente Moretto. È un altro dei temi di ‘Progettiamo il Rilancio’, il piano del Consiglio dei Ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il ‘Recovery Fund’. È un dossier che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l’innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale.”.

## **Fedespedi, per la ripresa dell'economia italiana investire in digitalizzazione, connettività e sostenibilità**

*Moretto: nel periodo di lockdown il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati; ora è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate*

20-08-05

**inforMARE** - Fedespedi, la federazione delle case di spedizione italiane, ha suggerito al governo quali dovranno essere i settori prioritari di investimento nel quadro delle risorse messe in campo grazie al fondo concordato in sede UE per aiutare le economie europee a riprendersi dall'impatto causato dalla pandemia di coronavirus. Secondo la federazione, le iniziative dovrebbero incentrarsi sulla digitalizzazione, sulla connettività e sulla sostenibilità. «I tempi - ha rilevato la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - sono stretti, ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo, infatti, che alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità - ha ricordato Moretto - sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo insieme alla nostra confederazione Confetra».

«Digitalizzazione - ha sottolineato la presidente della federazione degli spedizionieri italiani - è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi di lockdown ma deve diventare la prassi. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela. Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possano fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate».

«Il tema delle connessioni - ha proseguito Moretto - è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale. Quelle italiane non sono all'altezza. Il piano del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Italia Veloce" contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente e si muove, dunque, nella giusta direzione. Bisogna, però, spingere sull'execution ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana. Con un sistema di connessione tra gli hub logistici del Paese all'avanguardia possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa.

Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale».

«Un programma di rilancio credibile - ha rilevato la presidente di Fedespedi - non può, infatti, trascurare la sostenibilità. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale nel nostro settore. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti - pensiamo ai costi del packaging - e di emissioni derivanti dall'attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del “just in time” e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. L'e-commerce e la rotta artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell'orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo, quindi, a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l'ingresso di nuove competenze in azienda».

«Un altro dossier sul quale ci stiamo muovendo - ha concluso Moretto - è, infatti, quello della formazione. È un altro dei temi di “Progettiamo il Rilancio”, il piano del Consiglio dei ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il “Recovery Fund”. È un dossier che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l'innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale».

## Recovery Fund, Moretto (Fedespedi): "Prioritarie digitalizzazione, connettività e sostenibilità"

La federazione indica questi tre settori per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre

Digitalizzazione, connettività e sostenibilità: queste le tre priorità indicate da Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) per il programma di spesa sul Recovery Fund che l'Italia dovrà presentare all'Unione europea entro il 15 ottobre. "I tempi sono stretti – commenta il presidente di Fedespedi, **Silvia Moretto** – ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo, infatti, che alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo insieme alla nostra confederazione Confetra".

### Digitalizzare

"Digitalizzazione è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi di lockdown ma deve diventare la prassi. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela. Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possano fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate".

### Connessione

"Il tema delle connessioni è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale – aggiunge il presidente Moretto. Quelle italiane non sono all'altezza. Il Piano del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 'Italia Veloce' contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente e si muove, dunque, nella giusta direzione. Bisogna, però, spingere sull'execution ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana. Con un sistema di connessione tra gli hub logistici del Paese all'avanguardia possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale."

### Sostenibilità

"Un programma di rilancio credibile non può, infatti, trascurare la sostenibilità. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se

interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale nel nostro settore. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti – pensiamo ai costi del packaging – e di emissioni derivanti dall'attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del 'just in time' e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. L'e-commerce e la Rotta Artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell'orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo, quindi, a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l'ingresso di nuove competenze in azienda".

**Formazione**

"Un altro dossier sul quale ci stiamo muovendo è, infatti, quello della formazione", conclude il presidente Moretto. "È un altro dei temi di 'Progettiamo il Rilancio', il piano del Consiglio dei Ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il 'Recovery Fund'. È un dossier che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l'innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale".

## I pilastri del Recovery Fund secondo Fedespedi

Milano - Fedespedi, la federazione nazionale delle Imprese delle spedizioni internazionali, indica le priorità per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: digitalizzazione, connettività e sostenibilità: "I tempi sono stretti - commenta il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - ma siamo davanti a una grande opportunità".

**Milano - Fedespedi**, la federazione nazionale delle Imprese delle spedizioni internazionali, indica le priorità per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: digitalizzazione, connettività e sostenibilità: "I tempi sono stretti - commenta il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo infatti che alla logistica si deve il 9% del prodotto interno lordo del Paese, ed è il motore del nostro sistema di importazioni ed esportazioni. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i *dossier* su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione europea e che promuoviamo insieme alla nostra Confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica, la Confetra. **Digitalizzazione** è la grande sfida che il coronavirus ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi delle chiusure forzate ma deve diventare la prassi. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela. Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possono fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate. Il tema delle **connessioni** è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale - aggiunge Moretto -. Quelle italiane non sono all'altezza. Il piano del ministero delle Infrastrutture Italia Veloce contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente, e si muove dunque nella giusta direzione. Bisogna però spingere sui tempi di esecuzione, evitando la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza purtroppo la progettualità italiana. Con un sistema di connessione tra gli snodi logistici del Paese all'avanguardia possiamo garantire infatti che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale. Un programma di rilancio credibile non può, infatti, trascurare la **sostenibilità**. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di promozione commerciale. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è dunque fondamentale nel nostro settore. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti - pensiamo ai costi del confenzionamento dei prodotti - e di emissioni derivanti dall'attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del just in time e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. Il commercio digitale e la

Rotta artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell'orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo quindi a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l'ingresso di nuove competenze in azienda. Un altro *dossier* sul quale ci stiamo muovendo è infatti quello della formazione" conclude Moretto. "È un altro dei temi di Progettiamo il Rilancio, il piano del Consiglio dei ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il Recovery Fund. È un tema che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l'innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale".

Trasporti, Logistica

Milano  
05 Agosto 2020

## Recovery Fund, le priorità di Fedespedi

Tre punti chiave: digitalizzazione, connettività e sostenibilità



**05 Agosto 2020 - Milano** - I pilastri del Recovery Fund secondo Fedespedi

Milano - Fedespedi, la federazione nazionale delle Imprese delle spedizioni internazionali, indica le priorità per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: digitalizzazione, connettività e sostenibilità: "I tempi sono stretti - commenta il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - ma siamo davanti a una grande opportunità".

Fedespedi, la federazione nazionale delle Imprese delle spedizioni internazionali, indica le priorità per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: digitalizzazione, connettività e sostenibilità: "I tempi sono stretti - commenta il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo infatti che alla logistica si deve il 9% del prodotto interno lordo del Paese, ed è il motore del nostro sistema di importazioni ed esportazioni.

I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione europea e che promuoviamo insieme alla nostra Confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica, la Confetra. Digitalizzazione è la grande sfida che il coronavirus ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi delle chiusure forzate ma deve diventare la prassi. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela.

Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possono fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate. Il tema delle connessioni è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale - aggiunge Moretto.

Quelle italiane non sono all'altezza. Il piano del ministero delle Infrastrutture Italia Veloce contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente, e si muove dunque nella giusta direzione. Bisogna però spingere sui tempi di esecuzione, evitando la stasi nella fase della concretizzazione che

caratterizza purtroppo la progettualità italiana.

Con un sistema di connessione tra gli snodi logistici del Paese all'avanguardia possiamo garantire infatti che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale. Un programma di rilancio credibile non può, infatti, trascurare la sostenibilità. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di promozione commerciale. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è dunque fondamentale nel nostro settore.

Il comparto logistico è responsabile di rifiuti - pensiamo ai costi del confenzionamento dei prodotti - e di emissioni derivanti dall'attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del just in time e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. Il commercio digitale e la Rotta artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell'orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo quindi a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l'ingresso di nuove competenze in azienda. Un altro dossier sul quale ci stiamo muovendo è infatti quello della formazione" conclude Moretto.

"È un altro dei temi di Progettiamo il Rilancio, il piano del Consiglio dei ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il Recovery Fund. È un tema che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l'innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale". 

© copyright Porto Ravenna News

## Recovery Fund, Fedespediti al governo: puntare su digitale, infrastrutture e sostenibilità

Milano – Digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono le priorità indicate da **Fedespediti** (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre. “I tempi sono stretti – commenta il **presidente di Fedespediti, Silvia Moretto** – ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo, infatti, che alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla **Commissione Europea** e che promuoviamo insieme alla nostra confederazione **Confetra**”.

### Digitalizzazione

**Moretto** denuncia: “Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela. Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possano fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate”.

### Connettività

**Moretto** osserva: “Il Piano del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ‘Italia Veloce’ contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente e si muove, dunque, nella giusta direzione. Bisogna, però, spingere sull’execution ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana. Con un sistema di connessione tra gli hub logistici del Paese all’avanguardia possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale”.

### Sostenibilità

**Moretto** sottolinea: “Un programma di rilancio credibile non può, trascurare la sostenibilità. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale nel nostro settore. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti – pensiamo ai costi del packaging – e di emissioni derivanti dall’attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del ‘just in time’ e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. L’e-commerce e la Rotta Artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell’orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo, quindi, a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l’ingresso di nuove competenze in azienda”.

## Le priorità di Fedespediti per il Recovery Fund

Fedespediti (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) indica le priorità per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: digitalizzazione, connettività e sostenibilità. “I tempi sono stretti – commenta il presidente di Fedespediti, Silvia Moretto – ma siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo, infatti, che alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo insieme alla nostra Confederazione Confetra.”

“Digitalizzazione – aggiunge – è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi di lockdown ma deve diventare la prassi. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela. Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possano fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate”.

“Il tema delle connessioni è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale – prosegue la presidente Moretto – Quelle italiane non sono all'altezza. Il Piano del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 'Italia Veloce' contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente e si muove, dunque, nella giusta direzione. Bisogna, però, spingere sull'execution ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana. Con un sistema di connessione tra gli hub logistici del Paese all'avanguardia possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale.”

Secondo Fedespediti “un programma di rilancio credibile non può, infatti, trascurare la sostenibilità. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing. Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale nel nostro settore. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti – pensiamo ai costi del packaging – e di emissioni derivanti dall'attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal

perseguimento della logica del ‘just in time’ e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. L’e-commerce e la Rotta Artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell’orizzonte temporale in cui bisogna agire. Pensiamo, quindi, a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l’ingresso di nuove competenze in azienda”.

“Un altro dossier sul quale ci stiamo muovendo è, infatti, quello della formazione” conclude il Presidente Moretto. “È un altro dei temi di ‘Progettiamo il Rilancio’, il piano del Consiglio dei Ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il ‘Recovery Fund’. È un dossier che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l’innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale.”.

## Fedespedi, digitalizzazione, connettività e sostenibilità: le priorità per il “recovery fund”



**Fedespedi** (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) indica le **priorità** per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre: **digitalizzazione, connettività e sostenibilità**.

“I tempi sono stretti – commenta il Presidente di Fedespedi, **Silvia Moretto** – ma **siamo davanti a una grande opportunità. Occorre essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica** con ricadute positive per il Paese.

Sappiamo, infatti, che alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. **I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo insieme alla nostra Confederazione Confetra”.**

“**Digitalizzazione** è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina: snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto è stato indispensabile nei mesi di lockdown **ma deve diventare la prassi**. Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici. **Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio** reso alla clientela.

Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un sistema di connessioni adatto e in questo senso i fondi europei possono fare la differenza. Durante i mesi di stop, il lavoro e lo scambio di informazioni da remoto sono stati improvvisati, questo è il momento invece di pianificare e garantire formazione, strumenti e reti adeguate.”

“Il tema delle connessioni è cruciale anche dal punto di vista infrastrutturale – aggiunge il Presidente Moretto -. Quelle italiane non sono all'altezza. Il piano del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 'Italia Veloce' contiene le opere di realizzazione necessaria e urgente e si muove, dunque, nella giusta direzione. Bisogna, però, spingere sull'execution ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana. **Con un sistema di connessione tra gli hub logistici del Paese all'avanguardia possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa**. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale”.

“Un programma di rilancio credibile non può, infatti, trascurare la **sostenibilità**. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing. **Dare alle imprese incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale nel nostro settore**

. Il comparto logistico è responsabile di rifiuti – pensiamo ai costi del packaging – e di emissioni derivanti dall'attività di trasporto. Un impatto ambientale consistente accentuato dal perseguimento della logica del 'just in time' e dalla ricerca della convenienza a ogni costo. L'e-commerce e la Rotta Artica sono due esempi eclatanti che evidenziano la gravità della situazione e la brevità dell'orizzonte temporale in cui bisogna agire. **Pensiamo, quindi, a interventi che permettano alle imprese di essere più sostenibili e di sensibilizzare anche la propria clientela attraverso l'ingresso di nuove competenze in azienda**".

"Un altro dossier sul quale ci stiamo muovendo è, infatti, quello della **formazione** - conclude il Presidente Moretto -. È un altro dei temi di 'Progettiamo il Rilancio', il piano del Consiglio dei Ministri che identifica le macro-aree al cui interno collocare le proposte per il 'Recovery Fund'. È un dossier che tiene insieme tutti gli altri: prevede il potenziamento della formazione tecnica che è vitale per il nostro settore e mira a adeguare le competenze alle necessità della società. Queste oggi non possono che essere digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l'innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale".

## Recovery Fund: per Fedespedi le priorità sono: digitalizzazione, connettività e sostenibilità

**Digitalizzazione, connettività e sostenibilità.** Queste secondo Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) le **priorità per il programma di spesa che l'Italia dovrà presentare in Europa entro il 15 ottobre.**

Ne ha fermamente convinta **Silvia Moretto**, presidente della federazione che commenta «I tempi sono stretti ma siamo davanti a una **grande opportunità**. Occorre **essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni** e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese. Sappiamo, infatti, che **alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese** ed è il motore del nostro import-export».

L'emergenza sanitaria creata dal Covid19 ha reso ancora più palese e urgente avviare un processo di digitalizzazione per «snellire i processi e rendere disponibili documentazioni da remoto». Le procedure attuate nel periodo del lockdown, magari improvvisate per gestire l'emergenza, secondo la Moretto devono essere adeguatamente pianificate e diventare la prassi «Le imprese di spedizioni sono gravate da innumerevoli adempimenti burocratici – aggiunge – **Uno scambio documentale snello con gli altri operatori e con le autorità pubbliche di interfaccia ci farebbe guadagnare in termini di efficienza e servizio reso alla clientela.** Naturalmente perché ciò sia possibile occorre avere un **sistema di connessioni adatto** e in questo senso i fondi europei possono fare la differenza».

Occorre fare presto «**ed evitare la stasi nella fase della concretizzazione** che caratterizza, purtroppo, la progettualità italiana» puntando alla realizzazione del piano del MIT **Italia Veloce** che si muove, a parere della federazione, nella giusta direzione. «Con un sistema di **connessione tra gli hub logistici del Paese all'avanguardia** possiamo garantire, infatti, che le merci in export partano dai nostri porti e aeroporti, evitando trasferimenti su strada verso il Nord Europa. Questo ci permette anche di liberare le arterie stradali e snellire il traffico su gomma che pone problemi in termini di sicurezza e impatto ambientale».

Un programma di rilancio deve essere anche **sostenibile** ambientalmente. Occorre predisporre per le aziende «**incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto**» che vadano a ridurre i rifiuti e le emissioni.

Questi processi richiedono una adeguata **formazione tecnica** «vitale per il nostro settore» e che «mira a **adeguare le competenze alle necessità della società.** Queste oggi non possono che essere

digitalizzazione e sostenibilità nella consapevolezza che l'innovazione tecnologica può essere anche lo strumento attraverso cui implementare soluzioni a basso impatto ambientale».

**Porti**Genova  
07 Agosto 2020**Assiterminal, sette proposte per superare la crisi****In vista della definizione del piano nazionale per la ripresa dell'economia**

**07 Agosto 2020 - Genova** - L'Associazione Italiana Port & Terminal Operators (Assiterminal), in vista della definizione del piano nazionale per la ripresa dell'economia colpita dagli effetti della pandemia di coronavirus, ha avanzato al governo le seguenti sette proposte al governo italiano per sostenere il settore della portualità:

**1. GOVERNANCE MODERNA**

Rendere i porti competitivi con regole di governance orientate a garantire una competitività trasparente tra i terminalisti superando i localismi. AdSP veri gestori di beni pubblici e meno regolatori. Possibilità di differenziare le governance tra porti gateway (che competono a livello europeo) e porti che servono esclusivamente il mercato locale (che non competono).

**2. MERCATO E REGOLAZIONE**

Chiarezza nella disciplina della regolazione. La chiarezza delle regole e dell'apparato istituzionale che governa i porti è da ripensare. Chiarire il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti limitato ai compiti istituzionali della regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in porto, in attuazione dell'art. 106 TFUE.

**3. CONCESSIONI TRASPARENTI**

Assegnazione delle concessioni secondo trasparenza e parità di trattamento al fine di rendere il mercato portuale maggiormente attrattivo per gli investitori. A partire dal regolamento ex art. 18 l. 84/94. Garanzia di libera circolazione servizi (art. 56 TFUE) e certezza del diritto.

**4. CONCESSIONI ATTRATTIVE**

Prevedere nel regolamento ex art. 18 l. 84/94 il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata) in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali (sentenza Pressetext della Corte di giustizia), previa notifica ex art. 108 TFUE da parte dell'AdSP competente.

**5. DIGITALIZZAZIONE**

Previsione di un meccanismo premiale per imprese portuali che investono nella digitalizzazione al fine di rendere maggiormente snello e sicuro il processo di arrivo e smistamento della merce in porto (es. iperammortamento). Contestuale obbligo di digitalizzazione delle procedure delle AdSP con specifico obbligo di realizzazione di infrastrutture telematiche tra loro connesse (valutare se

ancora possibile servirsi della PLN a questi fini).

#### **6. ACCELERAZIONE OPERE**

Piena applicazione del modello "Genova" anche per le opere portuali (sia urgenti che non urgenti). Ossia applicazione diretta della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna ma non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. gold plating). Contestuale nomina di un Commissario straordinario direttamente collegato con la Presidenza del Consiglio. Applicazione della direttiva 2000/35/UE: tempi di pagamento non superiori a 30 giorni: altrimenti possibilità dell'impresa di emettere un titolo esecutivo verso l'amministrazione inadempiente.

#### **7. ZLS/ZES/REGIME AGEVOLATO**

Completamento della ZLS con abolizione di tutte le procedure inutili e non vincolanti da normativa europea o internazionale.

Pur non essendo possibile adottare le ZES nelle zone non previste dalla normativa comunitaria. Si preveda, comunque, di adottare un regime fiscale agevolato, della durata di 5 anni, di carattere premiale per le imprese portuali che ad esempio ...

a. movimenteranno in ciascun terminal un volume di traffico (merci o persone) superiore del 25% rispetto all'anno precedente.

b. incrementano l'uscita di traffico merci tramite ferrovia rispetto alla gomma del 20% rispetto all'anno precedente. 

© copyright Porto Ravenna News

## **Sette proposte di Assiterminal per sostenere la portualità colpita dalla crisi**

*Tra le richieste, quella di accelerare l'esecuzione delle opere*

20-08-07

**inforMARE** - L'Associazione Italiana Port & Terminal Operators (Assiterminal), in vista della definizione del piano nazionale per la ripresa dell'economia colpita dagli effetti della pandemia di coronavirus, ha avanzato al governo le seguenti sette proposte al governo italiano per sostenere il settore della portualità:

### **1. GOVERNANCE MODERNA**

Rendere i porti competitivi con regole di governance orientate a garantire una competitività trasparente tra i terminalisti superando i localismi. AdSP veri gestori di beni pubblici e meno regolatori. Possibilità di differenziare le governance tra porti gateway (che competono a livello europeo) e porti che servono esclusivamente il mercato locale (che non competono).

### **2. MERCATO E REGOLAZIONE**

Chiarezza nella disciplina della regolazione. La chiarezza delle regole e dell'apparato istituzionale che governa i porti è da ripensare. Chiarire il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti limitato ai compiti istituzionali della regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in porto, in attuazione dell'art. 106 TFUE.

### **3. CONCESSIONI TRASPARENTI**

Assegnazione delle concessioni secondo trasparenza e parità di trattamento al fine di rendere il mercato portuale maggiormente attrattivo per gli investitori. A partire dal regolamento ex art. 18 l. 84/94. Garanzia di libera circolazione servizi (art. 56 TFUE) e certezza del diritto.

### **4. CONCESSIONI ATTRATTIVE**

Prevedere nel regolamento ex art. 18 l. 84/94 il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata) in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali (sentenza Pressetext della Corte di giustizia), previa notifica ex art. 108 TFUE da parte dell'AdSP competente.

### **5. DIGITALIZZAZIONE**

Previsione di un meccanismo premiale per imprese portuali che investono nella digitalizzazione al fine di rendere maggiormente snello e sicuro il processo di arrivo e smistamento della merce in porto (es. iperammortamento). Contestuale obbligo di digitalizzazione delle procedure delle AdSP con specifico obbligo di realizzazione di infrastrutture telematiche tra loro connesse (valutare se ancora possibile servirsi della PLN a questi fini).

#### 6. ACCELERAZIONE OPERE

Piena applicazione del modello “Genova” anche per le opere portuali (sia urgenti che non urgenti). Ossia applicazione diretta della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna ma non previste a livello comunitario (eliminazione del c.d. gold plating). Contestuale nomina di un Commissario straordinario direttamente collegato con la Presidenza del Consiglio. Applicazione della direttiva 2000/35/UE: tempi di pagamento non superiori a 30 giorni: altrimenti possibilità dell'impresa di emettere un titolo esecutivo verso l'amministrazione inadempiente.

#### 7. ZLS/ZES/REGIME AGEVOLATO

Completamento della ZLS con abolizione di tutte le procedure inutili e non vincolanti da normativa europea o internazionale.

Pur non essendo possibile adottare le ZES nelle zone non previste dalla normativa comunitaria. Si preveda, comunque, di adottare un regime fiscale agevolato, della durata di 5 anni, di carattere premiale per le imprese portuali che ad esempio ...

- a. movimenteranno in ciascun terminal un volume di traffico (merci o persone) superiore del 25% rispetto all'anno precedente.
- b. incrementano l'uscita di traffico merci tramite ferrovia rispetto alla gomma del 20% rispetto all'anno precedente.

## **Recovery Plan, ecco le proposte di Assiterminal per la portualità italiana**

Genova – L'associazione italiana port & terminal operators (Assiterminal), in vista della definizione del piano nazionale per la ripresa dell'economia colpita dagli effetti della pandemia di coronavirus, ha avanzato al governo le seguenti sette proposte al governo italiano per sostenere il settore della portualità: governance moderna, mercato e regolazione, concessioni trasparenti, concessioni attrattive, digitalizzazione, accelerazione opere, Zls e Zes regime agevolato (in allegato il documento con le proposte integrali).

I TRAFFICI

# Container, Genova prova a invertire la rotta e punta sull'autunno

A luglio, ancora negativo, il primo dato in ripresa rispetto al terribile trimestre precedente. Anche ad agosto lieve recupero. Ma la sfida vera si giocherà alla ripresa di settembre

di Massimo Minella

Fino a quando Genova continuerà a piegarsi di fronte alla crisi post-Covid? L'interrogativo tiene banco fra l'inevitabile incertezza degli operatori della Lanterna, preoccupati di fronte alle incognite di una fase che non è più emergenza e non è ancora ripresa. Una sorta di limbo dentro al quale fare business e lavorare è quanto mai complesso. C'è però la percezione, attraverso le valutazioni del mondo industriale e dei servizi, che la nave-Genova stia invertendo lentamente la sua rotta e si prepara a un cambio. Il primo indizio arriva dal dato di luglio, chiuso rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente con una flessione del 22%. Flessione pesante, ma non quanto quella del trimestre precedente, aprile, maggio e giugno, concluso con uno spaventoso meno 30.

Anno davvero folle, sul fronte dei traffici, questo 2020. Il primo bimestre dell'anno si era infatti chiuso con il segno più, in netta ripresa rispetto all'inizio del 2019 e con prospettive di recupero importanti. Così non è stato perché a marzo la pandemia ha azzerato ogni cosa. Flessione più contenuta nel mese di marzo, meno 5%, e poi l'inizio del tracollo. A luglio, però, come si diceva prima, qual-



▲ Container nello scalo

cosa è cambiato, pur nell'incertezza globale di un virus che non è più letale come prima, ma che ancora si fa sentire e spaventa uomini e merce. Affrontare la situazione, anche sul fronte commerciale, è possibile a una sola condizione: che si impari a convivere con il virus, cioè a muoversi e a lavorare rispettando le norme severe dei protocolli di sicurezza. L'esempio che arriva dal mondo delle crociere, da questo punto di vista, è impor-

tante. Msc e Costa si preparano a ripartire con due navi a testa e con destinazioni non solo italiane, ma anche straniere, come Malta e Grecia. Quattro navi per iniziare a capire come muoversi, garantendo a terra e a bordo il rispetto delle regole più rigide per non pregiudicare la sicurezza di passeggeri ed equipaggio. Il discorso non cambia per le merci, come ben sanno gli operatori che ogni giorno si confrontano sulle banchine, agen-

ti, spedizionieri, autotrasportatori.

Il dato di luglio spinge però verso un'altra riflessione. Se il calo è ancora marcato, è altrettanto vero che i traffici stanno lentamente recuperando. Anche sul fronte del lavoro le giornate della Compagnia Unica sono scese parecchio (30mila nei primi sei mesi), ma ora si punta a recuperare il più possibile il terreno perduto. Da questo punto di vista i primi segnali di agosto sembrano proprio andare in questa direzione, con un trend che sta cambiando e che induce a qualche spiraglio di ottimismo. Settembre sarà il periodo migliore per testare la tenuta del porto e anche la sua prima ripresa dalla lunga emergenza, venuta a cadere in un momento non così vivace dal punto di vista economico. Il vero banco di prova sarà però rappresentato dall'autunno, la vera ripresa del Paese che vedrà Genova in campo con una situazione infrastrutturale - si spera - ormai risolta e avviata allo sviluppo. Il nuovo Ponte si innesta in una viabilità modificata e potenziata, con la Guido Rossa e Lungomare Caneva e la Strada della Superba. Se poi si volessero immaginare nuovi interventi infrastrutturali, soprattutto sul fronte del ferro, allora l'ultima parte del 2020 potrebbe anche riservare qualche sorpresa.



© L'infrastruttura  
Una rielaborazione al computer della gronda autostradale. L'opera autostradale è al primo punto del Piano economico e finanziario presentato da Autostrade per l'Italia al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La proposta

## Assiterminal, sette regole da applicare subito per rilanciare la portualità

Fondi dall'Europa per sostenere l'economia del mare. Il tema ha preso sostanza da giorni e si arricchisce di proposte e contributi. È il caso di Assiterminal che sulla partita del Recovery Plan lancia «una sfida per il futuro oltre la resilienza» con un elenco preciso di sette punti da realizzare in tempi brevi.

**1. Governance moderna.** Rendere i porti competitivi con regole di governance orientate a garantire una competitività trasparente tra i terminalisti superando i localismi.

**2. Mercato e regolazione.** Chiarezza nella disciplina della regolazione. La chiarezza delle regole e dell'apparato istituzionale che governa i porti è da ripensare. Chiare il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti limitato ai compiti istituzionali della regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in porto.

**3. Concessioni trasparenti.** Assegnazione delle concessioni secondo trasparenza e parità di trattamento al fine di rendere il mercato portuale maggiormente attratti-

vo per gli investitori.

**4. Concessioni attrattive.** Prevedere nel regolamento ex art. 18 l. 84/94 il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata) in modo da garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali.

**5. Digitalizzazione.** Previsione di un meccanismo premiale per imprese portuali che investono nella digitalizzazione per rendere maggiormente snello e sicuro il processo di arrivo e smistamento della merce in porto.

**6. Accelerazione delle opere.** Piena applicazione del modello



▲ Lo scalo  
Una veduta del porto di Genova

«Genova» anche per le opere portuali (sia urgenti che non urgenti). Ossia applicazione diretta della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna ma non previste a livello comunitario. Contestuale nomina di un Commissario straordinario direttamente collegato con la Presidenza del Consiglio.

**7. Zls-Zes Regime agevolato.** Completamento della Zls con abolizione di tutte le procedure inutili e non vincolanti da normativa europea o internazionale. Pur non essendo possibile adottare le Zes nelle zone non previste dalla normativa comunitaria. Si preveda, comunque, di adottare un regime fiscale agevolato, della durata di 5 anni, di carattere premiale per le imprese portuali che ad esempio movimentano in ciascun terminal un volume di traffico (merci o persone) superiore del 25% rispetto all'anno precedente o incrementano l'uscita di traffico merci tramite ferrovia rispetto alla gomma del 20% rispetto all'anno precedente.

## Ad Agorà 2020 il manifesto per l'autotrasporto di Confetra

Agorà è la parte pubblica dell'assemblea annuale di Confetra, dove ogni anno la confederazione **approfondisce temi del trasporto delle merci** e l'appuntamento di quest'anno, che si svolgerà in forma digitale il 23 settembre 2020, sarà incentrata sulle sfide provocate dalla pandemia di Covid-19. In tale occasione, le sigle di Confetra interessate all'autotrasporto – tra cui ci sono Trasportounito, Fedit, Aite, Aiti, Assopostale e Assespressi – illustreranno un manifesto con indicazioni e proposte per il settore. Le anticipa il segretario di Trasportounito, Maurizio Longo.

Il primo tema riguarda le **procedure amministrative e burocratiche** e si articola in sei considerazioni. La prima è che “il funzionamento degli Uffici provinciali delle Motorizzazioni Civili è difforme perché non tutte adoperano le procedure online e le procedure per i nulla osta, in caso di pratiche fuori provincia, determinano ritardi insostenibili”. Bisogna quindi rendere tale funzionamento omogeneo, ma ciò non basta. Le altre azioni da compiere sono la semplificazione del rilascio delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali, la riduzione dei tempi per il rilascio dell'informativa antimafia, il completamento della concessione ai privati delle revisioni dei veicoli con massa superiore a 3,5 tonnellate e la revisione della formazione obbligatoria per gli autisti.

Il secondo tema è la **regolazione del mercato dell'autotrasporto** e comprende cinque punti. Il primo affronta la carenza di autisti di veicoli industriali, che “deve essere risolto con decisi interventi di incentivazione nonché con provvedimenti di revisione delle procedure, oggi previste, per l'esercizio della professione”. Dal punto di vista operativo, Confetra sottolinea il mancato rispetto delle norme che regolano i tempi di attesa per il carico e lo scarico dei veicoli e quelle sui tempi di pagamento. In entrambi i casi bisogna ridefinire le procedure dispositive, per allinearle con quelle europee. Sempre per quanto riguarda i rapporti con la committenza, il manifesto di Confetra propone una modifica al Codice Civile per rendere obbligatoria la forma scritta nei contratti di autotrasporto.

**Un punto riguarda il Codice della Strada**, con due provvedimenti. Il primo è “abrogare la disposizione che prevede il pagamento nelle mani dell'accertatore da parte di conducente alle dipendenze di una impresa italiana per infrazioni commesse e accertate sul territorio nazionale”. La seconda modifica chiesta al Codice prevede che “le imprese di autotrasporto, per far valere le proprie ragioni nei casi ricorso alle infrazioni al Codice della Strada deve potersi avvalere della possibilità di effettuare tale ricorso presso la propria prefettura provinciale o presso il giudice di pace territoriale anziché doversi rivolgere alla prefettura o giudice di pace del luogo in cui è stata comminata la sanzione”.

Il terzo tema del manifesto Confetra per l'autotrasporto riguarda le **relazioni istituzionali** e comprende anch'esso cinque punti. Il primo chiede che l'autotrasporto sia esplicitamente escluso dall'obbligo del pagamento del contributo annuale all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, mentre il secondo chiede un'azione incisiva per contrastare le limitazioni al transito di veicoli industriali imposte dall'Austria. Il terzo punto riguarda l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori che secondo Confetra "deve mutare pelle ed assumere ruoli istituzionali rilevanti". Se resterà immutato, "alla categoria non potrà essere utile anzi, esiste già il doppione costituito dal Registro Elettronico Nazionale (Ren) a cui le imprese devono obbligatoriamente iscriversi per disposizione comunitaria".

Il manifesto che la confederazione porterà ad Agorà 2020 chiede anche **controlli più qualificati sulla strada**, anche tramite un coordinamento tra le Autorità preposte. L'ultimo punto sulle reazioni istituzionali affronta la questione della carenza delle aree di sosta per i veicoli industriali: "Occorre valutare gli stalli a disposizione dei mezzi pesanti sul tracciato autostradale e sulle strade extraurbane nonché, in riferimento al fatto che il riposo regolare settimanale in cabina non sarà più consentito, occorre valutare se il sistema ricettivo di alberghi o comunità può essere sufficiente (soprattutto in alcune realtà del Paese) a garantire l'osservanza della norma comunitaria". Longo conclude che "su questa materia vige peraltro una direttiva comunitaria, rimasta inevasa, con la quale si obbligano gli stati alla messa in rete delle aree di sosta dedicate ai mezzi pesanti".

# Trasporto marittimo ed emissioni: per Fedespediti c'è ancora molto lavoro da fare

Fedespediti, la Federazione nazionale degli spedizionieri, ha commentato la recente diffusione da parte dell'International Maritime Organisation (Imo) del quarto report che misura il trend delle emissioni di Ghg (greenhouse gas emissions), i cosiddetti "gas a effetto serra", dello shipping mondiale. Dallo studio emerge una crescita del 9,6% delle emissioni Ghg complessive che sono passate dalle 977 tonnellate del 2012 alle 1.076 tonnellate del 2018. Questa tendenza è confermata anche per la componente della Co2 che segna un +9,3%. L'impatto delle emissioni di cui è responsabile lo shipping sul totale di Ghg è dunque aumentato dal 2,76% del 2012 al 2,89% del 2018. La causa è essenzialmente la crescita costante del trasporto marittimo delle merci.

"I dati sono negativi, considerando anche gli obiettivi posti dal Green Deal europeo – raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 e consistenti riduzioni per il settore dei trasporti – e il target richiesto dall'Imo – taglio di almeno il 50% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 per le shipping line" scrive Fedespediti. "Infatti, nonostante nel biennio 2020-2021 sia prevista una contrazione delle emissioni Ghg a causa della pandemia da Covid-19, nel 2050 si stima un aumento del 50% delle emissioni rispetto al livello raggiunto nel 2018 in assenza di politiche volte ad alleggerire l'impatto ambientale dello shipping". Secondo la federazione presieduta da Silvia Moretto il pregio di questa edizione dello studio è l'aver preso in esame anche altre componenti inquinanti del trasporto marittimo, quali le emissioni di metano, e l'aver fornito un quadro generale sulla "carbon intensity" dello shipping, cioè il livello di emissioni di carbonio in relazione all'attività realizzata. "Il risultato più sorprendente – in negativo – è il livello delle emissioni di metano cresciute del 150% dal 2012 al 2018 a causa della diffusione delle navi rifornite con gas naturale liquefatto (Gnl). Questi numeri pongono questioni fondamentali sulle strategie finora adottate per ridurre il livello di gas serra. Il Gnl infatti, si è diffuso negli ultimi anni come sostituto meno inquinante dei carburanti tradizionali ma in molti casi produce emissioni ad alta densità di metano che impattano comunque sull'ambiente" prosegue il post di Fedespediti.

Il commento della federazione nazionale degli spedizionieri italiani si conclude così: "Per quanto riguarda la "carbon intensity" nel report si evidenzia un trend decrescente di livello delle emissioni, cioè una gestione più efficiente delle emissioni di carbonio in relazione alla attività di trasporto marittimo. Questa riduzione è stata consistente fino al 2012, mentre dagli anni seguenti si è attestata su livelli del 1%/2% annuo. Tali risultati in termini di efficienza non sono, però, sufficienti a contrastare l'aumento a livello assoluto di emissioni a causa della crescita continua del commercio internazionale e delle operazioni di shipping".