



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Aprile 2022

Fedespediti, Cnel, Confetra hanno presentato le novità del Codice Civile sul contratto di spedizione merci

ROMA – Il convegno di presentazione delle modifiche alla disciplina civilistica del contratto di spedizioni "La riforma del Codice Civile in materia di contratto di spedizioni ideata da Fedespediti – Semplificazione, modernità e uno sguardo aperto sul mondo", si è svolto nella sede del Cnel, davanti a una numerosa platea fisica e virtuale. Evento organizzato da Fedespediti (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) insieme con il Cnel – Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e con Confetra.

Il presidente del Cnel, Tiziano Treu ha detto che: "Il ddl depositato dal Cnel in Parlamento, poi confluito nella legge 233/2021 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, Pnrr, e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose", grazie al contributo di Fedespediti e Confetra, punta a riaffermare il primato del contratto quale fonte regolativa del rapporto e a una più stretta riconduzione del contratto di spedizione all'istituto del mandato e al recepimento di elaborazioni giurisprudenziali consolidate in relazione al perimetro dei diritti

degli obblighi e delle responsabilità dei contraenti".

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha così espresso la propria soddisfazione: "Poter raccontare dalle aule del Cnel il percorso svolto dal sistema associativo insieme con le istituzioni per l'approvazione di questa importante modifica normativa, dimostra ancora una volta l'attenzione concreta del Cnel verso le rappresentanze associative: disponibilità all'ascolto, cultura del dialogo, confronto approfondito nel merito sono gli elementi di metodo grazie ai quali la proposta di modifica è diventata legge e che hanno caratterizzato tutto il lavoro di semplificazione per la logistica "Bassanini delle merci".

Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, ha invece tenuto a sottolineare la soddisfazione "per questo importante risultato, frutto del lavoro di squadra che il sistema associativo ha saputo portare avanti con determinazione e impegno e che ha permesso di veicolare con successo il valore tecnico del contributo che la Federazione e, nello specifico il Legal Advisory Body, ha offerto all'ammoder-



Intervento di Silvia Moretto al Cnel

ramento del Codice Civile". Nel merito della modifica normativa e delle implicazioni che questa ha per l'attività quotidiana delle imprese di spedizioni, gli interventi di Ciro Spinelli, presidente del Legal Advisory Body, e dell'avvocato professor Stefano Zunarelli che ha accompagnato la Federazione nel processo di elaborazione della proposta.

"La fortuna aiuta gli audaci" ha ricordato Ciro Spinelli evidenziando impegno, costanza, determinazione che hanno contraddistinto il lavoro delle

rappresentanze associative in tutte le fasi del lavoro.

"La riforma valorizza la componente fiduciaria del rapporto tra imprese di spedizioni – industria produttiva: viene finalmente riconosciuta la figura del freight forwarder quale "advisor", consulente d'impresa sull'internazionalizzazione a 360", il riferimento alle convenzioni internazionali applicabili e alle diverse modalità di esecuzione del trasporto, inoltre, dà finalmente all'attività dell'impresa di spedizioni il respiro internazionale che le è proprio nei tempi moderni".

DANNI PER 10 MILIONI

**La guerra blocca
le merci orobiche**

Da settimane navi e camion fermi in Ucraina. I nostri spedizionieri: «Situazioni critiche a Odessa e nel Donbass»

A PAGINA 11



Merci bergamasche bloccate dalla guerra Danni per 10 milioni

Scenario. Da settimane navi e camion fermi in Ucraina «Situazioni fuori controllo a Odessa e nel Donbass Il paradosso: nuovi ordini che il sistema non soddisfa»

La situazione non si sblocca. Lo hanno detto chiaro gli spedizionieri bergamaschi che, insieme ad altri rappresentanti di varie province, sono stati ricevuti, come Confetra (Confederazione trasporti) in audizione a Roma nei giorni scorsi dal ministro Di Maio, per fare il punto sulla delicata evoluzione dei trasporti merci nelle zone di guerra. Oltre alle forti criticità legate al conflitto in Ucraina, l'aspetto nuovo, che peraltro è un «dèjà vu» di mesi fa, è il fatto che in alcuni porti cinesi, il ritorno di Omicron stia determinando una nuova chiusura totale o parziale, con conseguente blocco delle merci, navi in rada per lunghi periodi, piazzali strapieni di container e attese che sembrano non finire mai. Ma è sul fronte della guerra che fatalmente la paralisi delle merci è ormai totale.

«Se consideriamo gli investimenti delle nostre aziende di spedizioni impegnate a vario titolo nella filiera, nei luoghi del conflitto - spiega Angelo Colombo, presidente provinciale

Asco, l'associazione che raggruppa spedizionieri, corrieri e

autotrasportatori e ceo dell'azienda Zaninoni I.f.a. di Bagnatica -, possiamo affermare che negli ultimi due mesi ci sono state perdite di fatturato complessive non inferiori ai 10 milioni di euro».

«Nell'audizione di Roma abbiamo ribadito al ministro Di Maio, la nostra fortissima preoccupazione perché non vediamo evoluzioni positive - ribadisce Sandro Cortinovis segretario Asco Spedizionieri di Bergamo -: in Ucraina abbiamo merci ferme, soprattutto nel porto di Odessa che potrebbero essere andate distrutte, camion dispersi lungo le rotte del paese, con autisti che probabilmente avranno avuto l'esigenza di mettersi al riparo. E anche in altre zone del mondo non interessate direttamente dalla guerra, ci sono settori, specie quelli che lavorano di più con i container, come legname o grano, che rinuncia perché l'impennata dei costi di trasporto vanifica i loro introiti».

Tornando a Odessa, dopo i bombardamenti dell'ultimo weekend, «i nostri importatori con cui restiamo in contatto - rivela Colombo -, ci dicono che la situazione è fuori controllo. Co-

me Zaninoni abbiamo molte merci ferme là, oltre alle 1.700 tonnellate di tubi nel porto di Novorossiysk con destinazione

Sokhna, per i quali non si trova una nave per il trasporto e non ci sono previsioni per l'imbarco. Tragica anche la situazione nel Donbass, fonte di approvvigionamento siderurgico per tante aziende anche bergamasche, che ora si guardano attorno per trovare alternative, come il Sudamerica, anche se a costi ancora più alti».

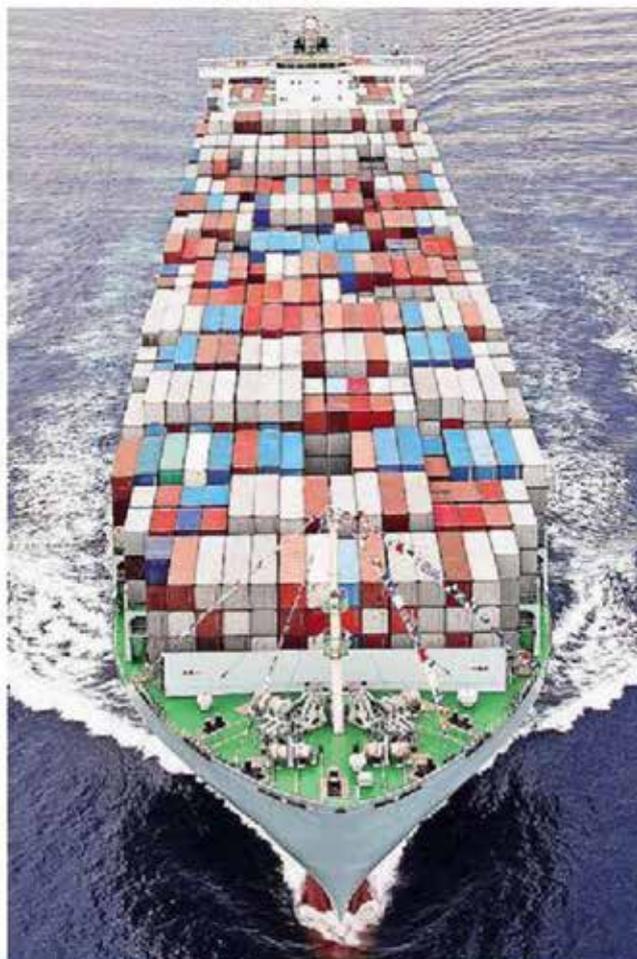
Il paradosso è che, nonostante il disastro della guerra e le nuove fermate in Cina, si assiste a un forte ritorno degli ordini, che però il sistema, non riesce più a soddisfare. Tra le criticità, oltre alle croniche difficoltà a reperire i container già registrate a cavallo della pandemia, c'è ormai anche la carenza di per-

■ Dalle aziende l'urgente richiesta al governo: «Misure eccezionali contro questa crisi»

sonale diretto (sulle navi) e indiretto (di trasportatori che approvvigionano i porti), oltre al costo del carburante, raddoppiato in poche settimane (già a febbraio il valore del Brent era passato da 56 a 95 dollari al barile: +70%). «Senza la fine della guerra o almeno una tregua duratura - conclude Cortinovis - sarà difficile che la situazione migliori. Il governo italiano deve capire che se non si sostiene adesso con misure eccezionali chi la alimenta il nostro import-export, si rischia a breve di perdere pezzi della filiera produttiva. Aspettare ancora potrebbe essere troppo tardi».

M. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Molte le navi container con merci a bordo bloccate nell'area di guerra

Assologistica e Confetra partecipano al progetto del polo logistico nazionale agroalimentare

Per realizzare questo progetto Consorzi Agrari d'Italia metterà a disposizione una parte del suo patrimonio immobiliare

Roma - Un polo logistico nazionale con diverse infrastrutture su tutto il territorio nazionale per garantire un approvvigionamento più sicuro e sostenibile delle eccellenze dell'agroalimentare italiano. È l'**obiettivo dell'intesa siglata tra Coldiretti, Consorzi Agrari d'Italia, Cai Real Estate, Assologistica e Confetra** per favorire la competitività delle imprese agricole e assicurare ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno i prodotti degli agricoltori garantendo sicurezza, origine, genuinità e qualità.

Per realizzare questo progetto **Consorzi Agrari d'Italia** metterà a disposizione una parte del suo patrimonio immobiliare, adeguatamente esaminato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio.

L'idea del polo logistico nasce dalla crescente richiesta dei consumatori di una maggiore velocità nello spostamento delle merci che riesca a coniugare la sostenibilità per l'ambiente e le comunità con un'adeguata conservazione dei prodotti. Il progetto che prenderà forma dopo questa prima fase di studio, consentirà alle aziende agricole italiane di sfruttare in via esclusiva infrastrutture diffuse a livello nazionale per **far arrivare più velocemente i propri prodotti mantenendo inalterata origine e qualità.**

SI MUOVE CAI*Polo logistico
per l'agrifood
dei coltivatori*

Nascerà un polo logistico nazionale con diverse infrastrutture sul territorio italiano per garantire l'approvvigionamento più sicuro e sostenibile delle eccellenze dell'agroalimentare italiano. L'obiettivo è al centro dell'intesa siglata a Roma tra **Coldiretti**, **Consorzi Agrari d'Italia**, **Assologistica** e **Confetra**. Per realizzare questo ambizioso progetto, coordinato dall'ingegner Maurizio Gentile, Consorzi Agrari d'Italia metterà a disposizione tramite **CAIRE** parte del suo patrimonio immobiliare, selezionato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio. Dopo una prima fase di studio, il progetto consentirà alle aziende di sfruttare in esclusiva infrastrutture per far arrivare più velocemente i prodotti a qualità inalterata.

Agroalimentare, nasce primo polo logistico nazionale

Nasce il primo polo logistico nazionale dell'agroalimentare, dotato di diverse infrastrutture su tutto il territorio nazionale, per garantire un **approvvigionamento più sicuro e sostenibile** delle eccellenze del Made in Italy. È questo l'obiettivo dell'**intesa siglata a Roma** tra i rappresentanti di **Coldiretti, Consorzi Agrari d'Italia, Cai RE, Assologistica e Confetra** per favorire la competitività delle imprese agricole e assicurare ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno i prodotti degli agricoltori italiani garantendo sicurezza, origine, genuinità e qualità.

Per realizzare questo ambizioso progetto, che sarà **coordinato da Maurizio Gentile** sin dalla prima fase di studio, **Consorzi Agrari d'Italia** metterà a disposizione tramite CAI RE una parte del suo **patrimonio immobiliare**, adeguatamente esaminato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio.

L'idea nasce dalla crescente richiesta dei **consumatori** di una **maggiore velocità nello spostamento delle merci** che riesca a coniugare la sostenibilità per l'ambiente e le comunità con un'adeguata conservazione dei prodotti. Il progetto consentirà alle **aziende agricole** italiane di **sfruttare in via esclusiva infrastrutture** diffuse a livello nazionale per far arrivare più velocemente i propri prodotti mantenendo inalterata origine e qualità.

"Efficienza e sostenibilità sono gli obiettivi su cui si gioca la competitività del servizio logistico. Questo progetto nasce esattamente declinando queste finalità mettendo a sistema più soggetti della catena del valore, ciascuno con il proprio capitale di competenze e opportunità", sottolinea **Umberto Ruggerone**, Presidente di Assologistica.

Porti italiani: oltre 11 mln di teu nel 2021

LINK: <https://www.messaggeromarittimo.it/porti-italiani-oltre-11-mln-di-teu-nel-2021/>



Porti italiani: oltre 11 mln di teu nel 2021 Secondo i dati pubblicati da "**Fedespedit** Economic Outlook" Pubblicato 12 minuti fa il giorno 7 Aprile 2022 Da Redazione MILANO - Nel 2021 i porti italiani hanno superato la soglia degli 11 milioni di teu movimentati, registrando un incremento del 5,7% sul 2020. E' quanto si legge nel 19° quadrimestrale di informazione economica "**Fedespedit** Economic Outlook", pubblicato oggi dal Centro Studi **Fedespedit** che raccoglie 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. Lo studio è disponibile sul sito di **Fedespedit** nella sezione Centro Studi Il report si apre sulle incertezze provocate dallo scoppio della guerra in Ucraina che ha acuito le criticità che già avevano segnato il 2021 (aument...

Porti italiani, nel 2021 più di 11 mln di TEU

LINK: <https://www.portnews.it/porti-italiani-nel-2021-piu-di-11-mln-di-teu/>



Porti italiani, nel 2021 più di 11 mln di TEU di Redazione. 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 movimentati. Lo certifica il Centro Studi di **Fedespedit** nel 19° quadrimestrale di informazione economica, con dati e previsioni sul contesto macroeconomico. Nel '**Fedespedit** Economic Outlook' si sottolinea il recupero significativo dei porti liguri di La Spezia (+17,2%), Genova (+8,7%) e Savona (+52,8%), che hanno verosimilmente beneficiato del buon andamento dell'economia del Nord Italia, in particolare della Lombardia. Ma a crescere sono stati praticamente tutti i porto, con l'eccezione di Civitavecchia (-6%), Venezia (-2,9%), Trieste (-2,4%), Bari (-1,4%) e Gioia Tauro (-1,5%). Al netto delle attività di trasbordo e feeder, nel 2021 sono stati

movimentati a livello globale 179,1 milioni di TEU, con un aumento del +6,6% rispetto al 2020. I flussi in export sono tornati a crescere, dopo la crisi del 2020, 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%). "Continua a caratterizzare in negativo il settore dello shipping il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti" sottolinea **Fedespedit**, citando i dati di Sea Intelligence: "nel 2021 meno 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati (con punte negative del 32,2% e 31,7% nei mesi di novembre e dicembre 2021)". Sempre 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 Algeciras (-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 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.

Agroalimentare, nasce primo polo logistico nazionale



(Teleborsa) - Nasce il primo polo logistico nazionale dell'agroalimentare, dotato di diverse infrastrutture su tutto il territorio nazionale, per garantire un approvvigionamento più sicuro e sostenibile delle eccellenze del Made in Italy. È questo l'obiettivo dell'intesa siglata a Roma tra i rappresentanti di Coldiretti, Consorzi Agrari d'Italia, Cai RE, Assologistica e Confetra per favorire la competitività delle imprese agricole e assicurare ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno i prodotti degli agricoltori italiani garantendo sicurezza, origine, genuinità e qualità.

Per realizzare questo ambizioso progetto, che sarà coordinato

da Maurizio Gentile sin dalla prima fase di studio, Consorzi Agrari d'Italia metterà a disposizione tramite CAI RE una parte del suo patrimonio immobiliare, adeguatamente esaminato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio.

L'idea nasce dalla crescente richiesta dei consumatori di una maggiore velocità nello spostamento delle merci che riesca a coniugare la sostenibilità per l'ambiente e le comunità con un'adeguata conservazione dei prodotti. Il progetto consentirà alle aziende agricole italiane di sfruttare in via esclusiva infrastrutture diffuse a livello nazionale per far arrivare più velocemente i propri prodotti mantenendo inalterata origine e qualità.

"Efficienza e sostenibilità sono gli obiettivi su cui si gioca la competitività del servizio logistico. Questo progetto nasce esattamente declinando queste finalità mettendo a sistema più soggetti della catena del valore, ciascuno con il proprio capitale di competenze e opportunità", sottolinea Umberto Ruggerone, Presidente di Assologistica.

L'analisi del Centro Studi di **Fedespedi**, i porti italiani superano la soglia degli 11 milioni di TEU movimentati/Il documento

LINK: <https://www.shipmag.it/analisi-del-centro-studi-di-fedespedi-i-porti-italiani-superano-la-soglia-degli-11-milioni-di-teu-movimentati-il-doc...>



L'analisi del Centro Studi di **Fedespedi**, i porti italiani superano la soglia degli 11 milioni di TEU movimentati/Il documento 07 Aprile 2022 - Giancarlo Barlazzi Nel 2021 buona crescita, meglio degli altri scali del Mediterraneo Roma - E' stato pubblicato dal Centro Studi **Fedespedi** il 19° quadrimestrale di **informazione economica 'Fedespedi 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 sulle incertezze provocate dallo scoppio della guerra in Ucraina che ha acuito le criticità che già avevano segnato il 2021 (aumento costante dei prezzi delle materie prime e dei beni energetici e congestionamento delle filiere di approvvigionamento): tutte

le previsioni di crescita a livello Mondo per il 2022 sono state riviste al ribasso e il rischio stagflazione sembra sempre più concreto. ITALIA - 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 I° trimestre prossima allo zero. SHIPPING - Il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel 2021, è stimato in 179,1 milioni di Teu, con aumento del +6,6% rispetto al 2020. I flussi in export sono tornati a crescere, dopo la crisi del 2020, 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%). Continua a caratterizzare in negativo il settore dello shipping il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 meno 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati (con punte negative del 32,2% e 31,7% nei mesi di

novembre e dicembre 2021). - 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 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 Algeciras (-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 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 sanzioni imposte alla Russia. - Anche per gli aeroporti italiani il 2021 è stato l'anno della ripresa del traffico aereo, 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. Fedespedi-Outlook-n.-19

Gli spedizionieri italiani rivedono al ribasso le previsioni per il 2022

LINK: <https://www.shippingitaly.it/2022/04/07/gli-spedizionieri-italiani-rivedono-al-ribasso-le-previsioni-per-il-2022/>



Gli spedizionieri italiani rivedono al ribasso le previsioni per il 2022 Nel quadrimestrale Economic Outlook dell'associazione l'impatto della guerra ucraina sulla ripresa post-covid nei trasporti di Redazione SHIPPING ITALY 7 Aprile 2022 Stampa Viene pubblicato oggi dal Centro Studi **Fedespediti** il 19° quadrimestrale di informazione economica '**Fedespediti** Economic Outlook', con dati e previsioni sul contesto macroeconomico (Pil, commercio internazionale, etc.) oltre agli ultimi dati sull'import-export italiano, le tendenze nello shipping internazionale, e il traffico aereo cargo. Lo studio è disponibile sul sito di **Fedespediti** nella sezione Centro Studi Il report si apre sulle incertezze provocate dallo scoppio della guerra in Ucraina che ha acuito le criticità che già avevano segnato il 2021 (aumento costante dei prezzi delle materie prime e dei beni energetici e

congestionamento delle filiere di approvvigionamento): tutte le previsioni di crescita a livello Mondo per il 2022 sono state riviste al ribasso e il rischio stagflazione sembra sempre più concreto. Per quanto riguarda l'Italia il report evidenzia 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 I° trimestre prossima allo zero. Per quel che concerne lo shipping: - Il traffico container (al netto delle attività di trasbordo e feeder) nel 2021, è stimato in 179,1 milioni di Teu, con aumento del +6,6% rispetto al 2020. I flussi in export sono tornati a crescere, dopo la crisi del 2020, 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%). Continua a caratterizzare in negativo il settore dello shipping il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti: secondo i dati di Sea Intelligence, nel 2021 meno

40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati (con punte negative del 32,2% e 31,7% nei mesi di novembre e dicembre 2021). - 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 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 Algeciras (-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 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. Queste infine le principali conclusioni relative al 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 sanzioni imposte alla Russia. - Anche per gli aeroporti italiani il 2021 è stato l'anno della ripresa del traffico aereo, 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.

Accordo per un polo logistico ‘diffuso’ dell’agroalimentare italiano

7 Aprile 2022



Coldiretti, Consorzi Agrari d'Italia, Cai Re, Assologistica e Confetra hanno siglato ieri a Roma una intesa per realizzare un polo logistico nazionale con diverse infrastrutture su tutto il territorio italiano, anche in aree dismesse, per “garantire un approvvigionamento più sicuro e sostenibile delle eccellenze dell’agroalimentare italiano”.

L'accordo, spiegano, punta a “favorire la competitività delle imprese agricole e assicurare ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno i prodotti degli agricoltori italiani garantendo sicurezza, origine, genuinità e qualità”.

Il progetto, coordinato dall'ingegner Maurizio Gentile, vedrà Consorzi Agrari d'Italia mettere a disposizione tramite Cai Re (Real Estate) una parte del suo patrimonio immobiliare, “adeguatamente esaminato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio”.

Secondo Assologistica, l'idea nasce dalla “crescente richiesta dei consumatori di una maggiore velocità nello spostamento delle merci che riesca a coniugare la sostenibilità per l'ambiente e le comunità con un'adeguata conservazione dei prodotti”.

Come evidenziato dal presidente dell'associazione, Umberto Ruggerone, “Il possibile recupero di aree all'interno delle città per un impiego che incrementi l'efficacia del servizio distributivo è già di per sé un importante sviluppo che viene messo a disposizione di un comparto strategico del nostro paese come quello rappresentato dalle nostre eccellenze agroalimentari”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPPLY CHAIN ITALY

Assologistica e Confetra partecipano al progetto del polo logistico nazionale agroalimentare

Per realizzare questo progetto Consorzi Agrari d'Italia metterà a disposizione una parte del suo patrimonio immobiliare

Roma - Un polo logistico nazionale con diverse infrastrutture su tutto il territorio nazionale per garantire un approvvigionamento più sicuro e sostenibile delle eccellenze dell'agroalimentare italiano. È l'obiettivo dell'intesa siglata tra Coldiretti, Consorzi Agrari d'Italia, Cai Real Estate, Assologistica e Confetra per favorire la competitività delle imprese agricole e assicurare ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno i prodotti degli agricoltori garantendo sicurezza, origine, genuinità e qualità.

Per realizzare questo progetto **Consorzi Agrari d'Italia** metterà a disposizione una parte del suo patrimonio immobiliare, adeguatamente esaminato e classificato dagli altri partner in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio.

L'idea del polo logistico nasce dalla crescente richiesta dei consumatori di una maggiore velocità nello spostamento delle merci che riesca a coniugare la sostenibilità per l'ambiente e le comunità con un'adeguata conservazione dei prodotti. Il progetto che prenderà forma dopo questa prima fase di studio, consentirà alle aziende agricole italiane di sfruttare in via esclusiva infrastrutture diffuse a livello nazionale per **far arrivare più velocemente i propri prodotti mantenendo inalterata origine e qualità.**

Il settore agroalimentare vuole fare sistema nella logistica

Il 6 aprile 2022 Coldiretti, Consorzi Agrari d'Italia, Cai RE, Assologistica e Confetra hanno firmato un accordo per creare un polo logistico nazionale dedicato al settore agroalimentare, che ha lo scopo di "favorire la competitività delle imprese agricole e assicurare ai consumatori, al tempo stesso, di ricevere ogni giorno i prodotti degli agricoltori italiani garantendo sicurezza, origine, genuinità e qualità", come si legge in una nota di Assologistica. In concreto, sarà costituita un'infrastruttura per lo stoccaggio e il trasporto dedicata alle aziende agricole.

Per realizzare questo progetto, che sarà coordinato da Maurizio Gentile, Consorzi Agrari d'Italia metterà a disposizione, tramite Cai, una parte del suo patrimonio immobiliare, esaminato e classificato dagli altri partecipanti in base alle potenzialità e alla posizione strategica sul territorio. "Efficienza e sostenibilità sono gli obiettivi su cui si gioca la competitività del servizio logistico", spiega Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica.

"Questo progetto nasce esattamente declinando queste finalità mettendo a sistema più soggetti della catena del valore, ciascuno con il proprio capitale di competenze e opportunità. Il possibile recupero di aree all'interno delle città per un impiego che incrementi l'efficacia del servizio distributivo è già di per sé un importante sviluppo che viene messo a disposizione di un comparto strategico del nostro Paese come quello rappresentato dalle nostre eccellenze agroalimentari".

UIR: Trade off ambiente - emergenze Giovannini: "Non c'è alternativa alla sostenibilità"

LINK: <https://www.corrieremarittimo.it/ports/uir-trade-off-ambiente-emergenze-giovannini-non-ce-alternativa-alla-sostenibilita/>



08 Apr, 2022 Il processo di transizione ambientale del nostro Paese è posto in discussione dalle emergenze? E' l'interrogativo su cui si è dibattuto oggi nel corso della Tavola rotonda di UIR "Interporti al Centro" a Padova. Lucia Nappi PADOVA - Il ministro Enrico Giovannini (MIMS) è intervenuto stamani in conclusione della Tavola Rotonda "Interporti al centro" e organizzata da UIR, Unione Interporti Riuniti, presso il nuovo, inaugurato ieri, Centro Congressi Fiera di Padova. Focus della discussione il Trade off tra sostenibilità ambientale ed emergenze, dovute in questo momento, all'accesso alle materie prime e alle risorse alimentari che il conflitto russo-ucraino, hanno posto come centrali. La transizione sostenibile deve essere sospesa per quanto le emergenze in questo momento impongono? E' la domanda sul palco dove i rappresentanti di interporti,

porti, logistica e intermodalità si sono incrociati nel dibattito. Franco Pasqualetti, vice presidente di UIR, Guido Nicolini, presidente di Confetra, Fulvio Lino di Blasio, rappresentante di Assoporti, Giuseppe Milan direttore di Assindustria Venetocentro e il rappresentante di Trenitalia. Dobbiamo sospendere l'approccio di sostenibilità? Chiede Sebastiano Barisoni, vice direttore di Radio24, al ministro: "Non c'è alternativa alla sostenibilità" - tiene a precisare Giovannini- "ci sono solo difficoltà in più che l'emergenza ucraina sta aggiungendo. Il PNRR va in questa direzione anche se questo non basta". Spiegando poi "la sostenibilità un anno fa era considerata, da molti, un tema da salotto. Un anno dopo questi temi sono centrali nell'attenzione di pubblico e privato" - continua il ministro - "La guerra in Ucraina sta

mettendo in ulteriore stress un sistema che era fortemente stressato dalla pandemia". Le risorse Sul tema delle risorse il ministro specifica: "Il PNRR va in questa direzione, così come espresso da 'Interporti al centro' anche se questo non basta, sono i temi che ci hanno guidato nel disegno del PNRR e del Fondo complementare, insieme a quanto contiene la Legge di Bilancio, risorse che contiamo di aumentare ulteriormente. La partita non finisce con i 61 miliardi che il MIMS ha da realizzare con il PNRR, insieme ai 43 miliardi che abbiamo aggiunto con la Legge di Bilancio, il Fondo di Sviluppo e Coesione". Interporti e riforma della legge Il ministro risponde anche alla richiesta di UIR, del presidente Matteo Gasparato e del vicepresidente Pasqualetti che dal palco hanno evocato a gran voce una riforma che metta mano "alla legge 240/'90, la norma che permise agli

Boom di traffici negli interporti: «Rete italiana ai vertici europei»

Logistica

Studio Nomisma: dei primi 14 interporti più importanti d'Europa, 6 sono italiani

Gasparato (Uir): risorsa da potenziare per il bene dell'economia nazionale

Marco Morino

Oggi, alla Fiera di Padova, il sistema nazionale degli interporti si presenta al mondo produttivo del Paese (e quindi non solo agli operatori del trasporto) in un evento pubblico organizzato da Uir (Unione Interporti riuniti). La rete nazionale degli interporti è formata da 26 complessi organizzati per la gestione integrata delle merci trasportate via terra. L'evento è stato voluto affinché il mondo produttivo acquisisca consapevolezza di quanto il ruolo degli interporti sia centrale nelle catene dell'approvvigionamento e della distribuzione delle merci e indirizzi quindi i propri fornitori logistici verso le attività interportuali.

La centralità della rete nazionale degli interporti, cioè quei luoghi fisici dove avviene lo scambio e il trasbordo della merce tra diverse modalità di trasporto (per esempio dal Tir al treno e viceversa), sarà illustrata da una ricerca condotta da Nomisma (la prima nel suo genere), che il Sole 24 Ore ha potuto consultare in anteprima. Si può ben dire che gli interporti siano la chiave di volta dell'intermodalità. E puntano a crescere. Una rilevazione condotta da Uir prevede per gli interporti italiani un investimento potenziale, nei prossimi anni, di oltre 200 milioni di euro per il potenziamento dei terminali, la riqualificazione energetica dei magazzini e in progetti pilota per testare le tecnologie dell'idrogeno applicate al trasporto pesante e ai treni. In questo modo gli interporti si rendono anche protagonisti della transizione energetica.

Secondo la ricerca, tra i primi 14 interporti più importanti d'Europa, ben sei sono italiani, contro quattro della Germania e uno di Spagna, Austria, Polonia e Finlandia. La classifica

La rete intermodale nazionale

LA RETE

Gli interporti italiani e i corridoi TEN-T



LA CLASSIFICA

Interporti europei per importanza strategica

01. Brema Germania	06. Clip Logistics Polonia (Szczecin)	11. Nola Italia
02. Quadrante Eu Italia (Verona)	07. Parma Italia	12. Berlino W. Germania
03. Norimberga Germania	08. Bologna Italia	13. Rrt Kouvolaa Finlandia
04. Saragozza Spagna	09. Center Graz Austria	14. Torino O. Italia
05. Berlino Sud Germania	10. Padova Italia	

ca vede al primo posto l'interporto tedesco di Brema seguito al secondo posto dall'interporto Quadrante Europa di Verona (il primo degli italiani). Parma si piazza al settimo posto; seguono: Bologna (8°), Padova (10°), Nola-Interporto campano (11°), Torino Orbassano (14°). Osservano gli analisti di Nomisma: «L'ampia pre-

senza degli interporti italiani ai vertici della classifica europea, dimostra che la rete Uir può essere considerata in pieno un vantaggio competitivo, che l'Italia può giocare nei confronti dei concorrenti europei più importanti. Un vantaggio che quindi andrebbe potenziato e sostenuto, per il bene dell'economia italiana».

Qualche dato ulteriore. I 26 interporti italiani sono tutti collocati su quattro corridoi core europei, che attraversano anche l'Italia: Baltico-Mediterraneo; Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Reno-Alpi. Nell'ambito degli interporti italiani sono stati complessivamente movimentati nel 2021 oltre 50 mila treni intermodali. La merce totale movimentata è di circa 70 milioni di tonnellate/anno, con un totale di 1.200 aziende di trasporto e logistica coinvolte. Il numero medio giornaliero di mezzi pesanti entrati e usciti dagli interporti è di 25 mila unità. Osserva Matteo Gasparato, presidente di Uir: «Mai come ora gli interporti sono davvero al centro del sistema logistico del nostro Paese, anche per il ruolo che svolgono nel collegamento con i porti». E, in prospettiva, avranno un ruolo determinante per il sostegno dell'export. Ancora Gasparato: «Il cosiddetto "reshoring" delle aziende occidentali farà sì che gli scambi all'interno dell'Europa cresceranno di volume e importanza e questo naturalmente vale anche per l'Italia. Tra noi e l'Europa ci sono le Alpi e non è immaginabile che questa crescita di volumi sia affidata al solo trasporto su gomma, sia per i noti problemi ambientali che riguardano lo spazio alpino, sia per la cronica carenza di auristi, che non si risolve da un giorno all'altro. La risposta - dice Gasparato - è la ferrovia e in particolare l'intermodalità, per lo sviluppo della quale i nostri associati sono fondamentali».

Per questa ragione, Uir auspica un programma di sviluppo infrastrutturale per potenziare i collegamenti ferroviari degli interporti con i principali porti e aeroporti nazionali. Una delle sfide dell'intermodalità nazionale in termini ambientali si concretizza quindi nel cercare di portare i nostri porti a collegarsi alle zone produttive non solo via camion, come avviene troppo spesso oggi, ma aumentando la quota di traffico ferroviario, sfruttando gli interporti. Resta il quadro normativo di riferimento, dato che il settore degli interporti continua a essere regolato dalla legge 240 del 1990, che ormai ha superato i trent'anni. Secondo Uir, per stare al passo con i tempi non si può più rinviare la riforma legislativa degli interporti.



MATTEO GASPARATO
Presidente Uir (Unione Interporti riuniti). Oggi gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo secondo i più moderni criteri di sostenibilità. In Italia gli interporti sono 26

“Il Governo incentivi le PA ad adottare rese che favoriscano la logistica italiana”

Padova – “Per lo sviluppo del traffico merci in Italia non possiamo pensare solo all’infrastrutturazione o a contributi come Marebonus e Ferrobonus”. Ad affermarlo, nel corso della tavola rotonda che si è tenuta nel corso del convegno Interporti al Centro, andato in scena oggi (8 aprile 2022, ndr) a Padova, è stato il presidente di Confetra Guido Nicolini, che ha così portato sul tavolo della discussione anche il tema delle ‘rese’ scelte dalle aziende italiane per le proprie spedizioni in import ed export, evidenziando in particolare il forte ricorso che ancora molte di loro fanno di quelle ex works o franco fabbrica.

Anche se di recente si sono osservati anche segnali di inversioni di tendenza, come quella osservata dalla stessa Confederazione lo scorso autunno nel settore della produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo e dell’Emilia Romagna, un cambiamento è ancora lontano. Il presidente di Confertra ha quindi lanciato l’idea che sia direttamente lo Stato, ‘in prima persona’, a fare da apripista a una svolta in questa direzione: “Il Governo incentivi le pubbliche amministrazioni a scegliere rese che possano favorire la logistica italiana” è quindi la proposta lanciata da Confetra durante il convegno.

Sul tema delle rese adottate dalle imprese italiane in import e soprattutto in export, Confetra come ricordato si è spesa più volte negli ultimi anni, sia direttamente sia tramite la ‘socio’ Fedespedi la quale ha spesso sottolineato come la scelta di molte imprese iesportatrici italiane di vendere merce ‘ex works’, delegando le operazioni logistiche, oltre che col finire spesso a penalizzare la logistica tricolore a favore degli operatori dei paesi di destinazione, presenti [anche diversi svantaggi per le stesse aziende](#).

F.M.

Giovannini: "Il grande player italiano della logistica? C'è già, è FS"

LINK: <https://www.supplychainitaly.it/2022/04/10/giovannini-il-grande-player-italiano-della-logistica-ce-gia-e-fs/>



Giovannini: 'Il grande player italiano della logistica? C'è già, è FS' 10 Aprile 2022 L'eterno dibattito sulla assenza, e quindi sulla necessità, di un grande player italiano della logistica - spesso invocato guardando come modello a Dhl o Db e al loro ruolo nell'economia della Germania - ha trovato durante il convegno Interporti al Centro uno spunto originale. Intervenuto via web, il Ministro alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ha invitato a individuare questo attore nel gruppo Ferrovie dello Stato. 'Devo segnalare la strategia di Fs che punta a creare un polo infrastrutturale e un polo del trasporto merci' ha evidenziato al riguardo il titolare del Mims, rimandando però per i dettagli (e forse anche per capire come questo disegno differirà dall'organizzazione attuale, in cui un 'polo delle merci' in seno al gruppo esiste già) al nuovo piano

industriale dell'azienda, di prossima pubblicazione. Più nel dettaglio, secondo quanto dichiarato dall'amministratore delegato Luigi Ferraris a Previdai Media Player e come riportato anche da Mf, il piano, in arrivo entro aprile, porterà a una riorganizzazione generale delle società controllate, le quali potranno lavorare in maniera 'più sinergica nella progettazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie e stradali, e dei relativi servizi che potranno davvero diventare più integrati, efficaci, sostenibili anche economicamente". Dalle parole del ministro pare però di capire che potrà esserci anche qualcosa di più, anche considerato come si è sviluppato negli anni la discussione pubblica sull'assenza di un 'grande player nazionale della logistica'. In tempi recenti sul tema sono tornati tra gli altri la Fit - Cisl, che tramite il suo segretario generale Salvatore Pellicchia, lo

aveva descritto come fondamentale per la ripresa, sottolineando anche come l'Italia sia 'l'unico Paese del G8 a non averne'. L'argomento è caro anche a Confetra che più volte ha evidenziato come gli operatori italiani del settore siano stati spesso utilizzati, ad esempio dalle multinazionali installate nella Penisola, come meri subfornitori di servizi, spesso a basso valore aggiunto. Francesca Marchesi

Intervista/ Logistica green, Nicolini: «Le imprese di Stato comincino a vendere franco destino»

11 Apr, 2022

Nicolini, presidente Confetra: Da franco fabbrica a franco destino questo è il cambio di modalità «se vogliamo arrivare a trasporti più sostenibili. Un esempio importante sarebbe se le imprese di Stato cominciasse a vendere franco destino».

Lucia Nappi

PADOVA –«La logistica, in questi ultimi anni, è stata al centro dell'attenzione dovuta prima alla pandemia e, oggi abbiamo questa escalation della guerra russa in Ucraina che ci lascia molte incertezze. Il **ruolo degli interporti** deve essere quello che era il ruolo originale, ovvero quel punto che possa permettere lo shift modale che ci chiedono l'Europa, la sostenibilità e il Paese». Lo **spiega Guido Nicolini, presidente di Confetra intervenuto a Padova** come relatore della Tavola rotonda "Interporti al centro" organizzata da UIR e sentito da Corriere marittimo a margine dell'iniziativa.

«Sappiamo che nel 2030 dovremo arrivare al 55% in meno delle emissioni e nel 2050 al 100% delle emissioni, per fare questo dovremo **convincere e coinvolgere la manifattura a controllare la propria supply chain logistica**. Perché sappiamo che **in Italia il 73% delle merci viene venduto franco fabbrica**, e questo fa sì che sia **il compratore estero a controllare la logistica**. Se vogliamo arrivare a trasporti più sostenibili e, a quello che ci chiede l'Europa, dobbiamo cercare di **capire come il governo possa incentivare questo cambio di modalità**. E **un esempio importante sarebbe se le imprese di Stato cominciasse a vendere franco destino**, sarebbe probabilmente un viatico per la manifattura e parte della manifattura.

Oggi ci sarà il ministro Giovannini, cosa chiede la logistica alla politica?

«Abbiamo avuto conferma che dal PNRR ci sono 62 miliardi a disposizione per la logistica. Quello che sta succedendo non so se permetterà la messa a terra di tutte le opere che abbiamo previsto, partendo dalle opere ferroviarie, ma non è solo l'infrastruttura ferroviaria che può servire, ma è anche un cambiamento di idee da parte

di tutti, compresa la manifattura e la logistica, nell'arrivare a quello che ci chiede l'Europa. Abbiamo chiesto di mantenere il più possibile il programma degli investimenti, per fare in modo che almeno la parte investimenti vadano completati».

«Un'altra cosa importante è far capire all'opinione pubblica che non è solo il costo del trasporto che va controllato e unificato, come stanno facendo molte multinazionali che dicono che il trasporto è gratis. Il trasporto deve essere efficiente, ma deve essere anche ecologico che va verso una direzione di tutti. Questa è un'operazione importante da far capire soprattutto all'opinione pubblica».

L'e-commerce fa passare il messaggio che il trasporto sia gratis

«E' una pubblicità bugiarda, che fa sì che uno pensi che non ci sia trasporto, per fortuna la logistica per la pandemia è stata posta al centro dell'attenzione. Confetra ha fatto fare una ricerca a IPSOS al dott. Pagnoncelli, dalla quale è risultato che la logistica è al secondo posto, dal settimo posto in cui eravamo partiti nel 2019» - ovvero la ricerca ha messo a fuoco che nella percezione delle persone, la logistica dopo i due anni di pandemia è posta al secondo posto come settore di importanza strategica per l'economia del Paese - «c'è coscienza in questo momento che la logistica è importante, perchè senza la logistica non puoi fare manifattura».

Porto di Trieste, Visintin: "Puntare su Intra-MED e digitalizzazione"

LINK: <https://www.triesteallnews.it/2022/04/porto-di-trieste-visintin-puntare-su-intra-med-e-digitalizzazione/>

Porto di Trieste, Visintin: Puntare su Intra-MED e digitalizzazione
 ATTUALITÀ IN PRIMO PIANO
 14 Aprile 2022 Aggiornato: 13 ore fa di Zeno Saracino
 La tavola rotonda di Nord Adriatico Magazine 14.04.2022 07.01
 Rafforzare i servizi marittimi, con particolare riferimento al bacino del Mediterraneo, sollecitare collegamenti veloci ed efficaci tra le componenti logistiche del Friuli Venezia Giulia, considerare i singoli porti della Regione non quali monadi isolate, ma come elementi di un unica, grande, piattaforma logistica regionale. È la ricetta per lo scalo giuliano proposta dal Presidente di **Confetra** Fvg Stefano Visintin, all'interno della cornice della tavola rotonda di Nord Adriatico Magazine dal titolo Dal porto di Trieste al sistema logistico regionale. Se il Presidente dell'Authority nell'occasione rappresentava il porto nella sua funzione pubblica, Visintin era presente quale rappresentante delle (tante) società private che lavorano nello scalo. Secondo Visintin la forza di Trieste, comparata a Rijeka/Fiume e Koper/Capodistria, risiede nel poter contare su un

sistema logistico regionale. L'autorità portuale dispone di un sistema ormai ben articolato, con un porto core, quello di Trieste, assieme a porti di rilevanza internazionale, quali Monfalone e Porto Nogaro, e un efficace rete di interporti. Si tratta di un discorso che stiamo svolgendo a livello europeo con esclusività italiana infatti è un'architettura assente in altre parti d'Italia; una specialità tutta giuliana che si estende anche agli altri porti del nord adriatico che d'altronde già accusano evidenti problemi di congestionamento. Se dunque c'è un ben articolato sistema portuale e retroportuale, occorre però fare passi in avanti nell'integrazione tra i diversi punti logistici. Le merci non possono permanere infatti nel porto, perché gli spazi sono molto piccoli, limitati; pertanto servono urgentemente forme di collegamento rapido tra porti, retroporti e interporti. Ogni inefficienza è un costo, ogni camion che aspetta al varco è un costo ha rincarato Visintin. Noi abbiamo bisogno di trasportare continuamente le merci da

un punto all'altro; ma se ad esempio impieghiamo quattro ore per trasportare le merci dalla piattaforma di HHLA all'Interporto di Bgnoli, a livello di costi è come se fossero distanti 500 chilometri. Ed è in questi casi che ci serve la digitalizzazione, ma sul serio. Accanto all'efficientamento dei collegamenti locali, occorrerebbe secondo il Presidente di **Confetra** puntare sui servizi marittimi con le altre parti del Mediterraneo. Il traffico ro-ro con la Turchia, la cosiddetta autostrada del mare è ora un caso di studio; e se i servizi a terra sono già oggettivamente molto buoni, ora occorre migliorare quelli via mare. D'altronde, con il conflitto Ucraina-Russia in pieno svolgimento, e leggendo i messaggi che ci arrivano dal mondo produttivo, è probabile che ci sarà una riorganizzazione delle filiere produttive. Le merci infatti arriveranno meno dall'estremo oriente e presumibilmente più dall'Egitto, l'East Africa e il West Africa. Però, allo stadio attuale, andando a ovest dell'Egitto i nostri servizi container diventano molto poveri. Largo spazio

dunque agli Intra-MED,
perchè non dobbiamo
smettere di migliorarci,
sempre . [z.s.]

Il ruolo degli interporti nella transizione energetica del sistema Paese

LINK: http://www.logisticamanagement.it/it/articles/20220418/il_ruolo_degli_interporti_nella_transizione_energetica_del_sistema_paese

Il ruolo degli interporti nella transizione energetica del sistema Paese Articoli 18-04-2022 Oltre 600 operatori hanno partecipato agli inizi di aprile all'incontro "Interporti al centro" organizzato da UIR - Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova presso il nuovo Congress Center della Fiera di Padova, inaugurato solo il giorno prima, con l'intento di approfondire e analizzare il ruolo degli interporti italiani nella decarbonizzazione del sistema italiano dei trasporti e della logistica. Oggi gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo adottando i più moderni criteri della sostenibilità perché sono strutture al servizio dell'intermodalità, metodologia fondamentale per la transizione ecologica richiesta alla logistica. «Investire in infrastrutture e logistica oggi significa permettere all'Italia di far crescere il proprio PIL: l'alto potenziale di crescita dell'export del sistema Italia si somma alla possibilità più unica che rara di sfruttare le risorse del Recovery Fund per offrire un sistema logistico nazionale adeguato alle necessità delle imprese.

Permettetemi dunque una richiesta che è più una provocazione: gli interporti italiani non chiedono soldi, ma semplicemente una legge che possa svecchiare l'impianto normativo vecchio di 32 anni risalente al 1990 e con la quale presentarci su un mercato completamente differente ed estremamente più competitivo» ha affermato il presidente di UIR Matteo Gasparato in apertura del convegno. Nel corso del convegno l'amministratore delegato di Nomisma Energia Alessandro Bianchi ha illustrato le principali evidenze del position paper "La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani". Le analisi, gli scenari, anche le criticità emerse da questo studio, sono stati poi discussi in una tavola rotonda animata dal vicedirettore di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e del mondo imprenditoriale: Matteo Gasparato - presidente di UIR, Franco Pasqualetti - vicepresidente di UIR, Guido Grimaldi - presidente Alis, Anna Masutti - presidente di RFI, Leopoldo Destro, presidente di Assindustria Veneto Centro, Rodolfo Giampieri -

presidente di Assoporti e Guido Nicolini - presidente di **Confetra**. Le conclusioni sono state invece affidate al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Enrico Giovannini, che ha sottolineato come l'improvviso cambiamento dello scenario economico in dipendenza della nuova crisi determinata dalla guerra in Ucraina non cambia i programmi del ministero per favorire la transizione ecologica e nello stesso tempo potenziare le infrastrutture e attuare le riforme di modernizzazione dei vari settori, e in particolare della logistica e dei trasporti. Il ministro, inoltre, ha confermato che tutte le previsioni e le stime sull'andamento economico saranno recepite nel Def che sarà approvato la prossima settimana e verrà aggiornato anche tutti i costi che si dovranno sostenere in conseguenza dell'aumento vertiginoso dei prezzi, in particolare delle materie prime. Verrà comunque data priorità alle opere del PNRR, che andranno completate secondo gli impegni previsti, sacrificando al più qualche elemento di contorno. Al di là degli investimenti del PNRR,

rimane l'impegno del ministero a supportare tutte le iniziative sollecitate dalle attività degli operatori economici, ed in particolare il ministro ha citato l'investimento di 5 miliardi di euro - aggiuntivo al PNRR - sulla direttrice adriatica, dove il mercato del trasporto ferroviario merci e intermodale sta sviluppando fortemente i suoi traffici. Alla platea degli operatori riuniti in UIR e rappresentanti le realtà interportuali, il ministro pertanto ha rinnovato l'invito ad accompagnare gli interventi della mano pubblica con investimenti a loro volta significativi e orientati in direzione della digitalizzazione e della sostenibilità. Secondo Giovannini, infine, importante è stata anche la decisione di far rientrare le attività di UIRNET nell'ambito ministeriale, per dar vita ad un polo capace di innovare e di fare realmente sistema. Uno speciale approfondimento sul position paper presentato da UIR a Padova sarà presente sul numero di ottobre di Logistica Management dedicato alla sostenibilità.

La guerra scardina le rotte logistiche, la Ue rafforza le ferrovie verso Kiev

Il buco del Mar Nero. Secchi (Ispi): c'è anche l'opzione euromediterranea ma qualcuno deve farsene propulsore a Bruxelles
Nicolini (Confetra): 18 treni per sostituire una nave. Deandréis (Srm): 1,5 milioni di container ferroviari dall'Asia passeranno al mare

La nuova mappa degli investimenti ferroviari Ten-T dell'Unione europea: la proposta della Commissione



Sviluppo a Dst.
Nella sua revisione della rete ferroviaria europea Ten-T, la commissione Ue il 14 dicembre 2021 aveva già indicato la necessità di potenziare le reti dei Baltici e di estendere la rete europea all'Ucraina e alla Moldavia.

Giorgio Santilli

«La commissione Ue ha presentato il 14 dicembre con la sua proposta di revisione della rete ferroviaria europea Ten-T in un'ambiziosa e necessaria iniziativa la necessità di potenziare le reti dei Baltici e di estendere la rete europea all'Ucraina e alla Moldavia. A maggior ragione oggi questo disegno sarà potenziato e accelerato, con un investimento importante in termini finanziari». A parlare è Carlo Secchi, vicepresidente dell'ospedale e a capo dell'Osservatorio Infrastrutture e coordinatore del corridoio Atlantico della Ue, il convitto che si sta andando a una «regionalizzazione delle catene logistiche» dopo la sbarrata della globalizzazione. A Bruxelles Secchi è consulente a tutto campo sulle infrastrutture e questo gli consente di leggere le strategie in atto. Negli ultimi mesi ha partecipato a un seminario dell'Ispi sul cambiamento delle rotte commerciali e logistiche scorse dalla guerra russo-ucraina. Ha spiegato come il piano ferroviario della Ue costruisca una delle più importanti alternative strategiche alla chiusura attuale - e al probabile declassamento strategico di lungo periodo - dei porti del Mar Nero.

Tanto più sarà così, visto da Bruxelles, se l'offensiva russa sul fronte orientale dovesse continuare con successo. La ferrovia pedicellata e antrodornata diventerà la via per evitare l'isolamento dell'Ucraina e collegare la più stretta via ai paesi della Ue, anche in vista del suo possibile ingresso nell'Unione. Già oggi - nota l'ultimo rapporto (a quello del porto di Genova sul traffico marittimo) - per Kiev «la ferrovia è rimasta l'unica chance di comunicazione commerciale che garantisce una certa rapidità e sicurezza».

Ravenna è un osservatorio privilegiato (è il consorzio degli scambi con Russia e Ucraina, un terzo dell'import italiano dai due Paesi passa da qui). Dei 27 milioni di tonnellate movimentate dal porto, 4,5 milioni arrivano dal Mar Nero in forma di rinfuse. «Gli oggi Ravenna paga il prezzo più alto al coefficiente, in termini logistici, con un costo dell'arrivo di navi», dice il presidente

di Confetra, Guido Nicolini, che anche qui opera con la sua società Loginter. In sofferenza è soprattutto il distretto della ceramica di Sassuolo, considerando che a Ravenna arrivano tre milioni di tonnellate di argilla l'anno. Con la proposta del 14 dicembre la rete ferroviaria diventa sempre più, per la Ue, uno strumento di geopolitica. Non a caso l'Allegato di rivista della rete Ten-T rilancia il Patto europeo orientale, con il potenziamento delle rotte «il sostegno a soluzioni infrastrutturali innovative» verso Paesi terzi fra cui il sono, oltre l'Ucraina e la Moldavia, l'Iran, la Georgia e l'Azerbaigian. L'iniziativa già ben strutturata dentro un

MIDDLE CORRIDOR
Bergantino (Università Bari e Snet): la Cina sul Middle Corridor attraverso Iran e Turchia.

IL SEMINARIO ISPI
La guerra, dopo il Covid, dà un altro colpo alla globalizzazione: le catene logistiche si avvicinano e si regionalizzano

più ampio progetto strategico, il Global Gateway, ammontano e appena abbozzate, 300 miliardi di euro per la strategia dell'Unione europea volta a promuovere legami sostenibili in tutto il mondo. Intanto Kiev stava già lavorando per rafforzare la rete al confine con la Polonia si sta completando un terminal per container ferroviari.

Ma il seminario ha più bene identificato come la chiusura del Mar Nero porti in campo altre possibili soluzioni logistiche. Lo stesso Nicolini mette in guardia da eccessivi entusiasmi verso le ferrovie. «Le reti i chiamo insicure - dice - arrivano a gommoni costate di mercato. Per sostituire una nave, agli attuali livelli di carico, di dodici treni. Non siamo attrezzati a fare nautici treni, in termini di carichi, binari e terminali».

Massimo Deandréis, direttore di Srm, il centro studi sul Mezzogiorno e sulle filiere produttive collegate al gruppo Imis Sarpis, registra un ritorno l'impatto immediato del conflitto sul commercio marittimo mondiale, con una riduzione delle previsioni di traffico per il 2022 dal -35% al +26% (basate su variabili rappresentative di un'espansione globale via mare). «Gli effetti che vediamo adesso - dice Deandréis - sono un riposizionamento delle navi su rotte diverse da quelle del Mar Nero, un forte calo della circolazione delle navi con bandiera russa il cui attracco non sarà permesso in nessun porto europeo, un aumento del costo del pacchetto di sanzioni Ue, un aumento del navigatore nell'area mediterranea e un calo delle navi rinfuse (grano e carbone). I container dovrebbero essere invece poco colpiti. Per quanto riguarda Suez, l'impatto maggiore dovrebbe essere nel caso del fuso Nord-Sud. Ricordiamo che dal Mar Nero tendono circa 100 milioni di tonnellate vengono trasportate ogni anno in direzione Sud attraverso il Canale di Suez, pari al 20% del totale Suezbound».

Ma nel lungo periodo, «stanno soprattutto impattati i traffici euro-asiatici». Deandréis vede un possibile spostamento di carichi dalla ferrovia (a tre anni il Road Initiative terrestre ha scosso anno ha mandato su navi 1,5 miliardi di container) alla linea marittima che porterà più navi sulla rotta Asia-Oceania, con alcuni tendenzialmente. «Anche la No Fly Zone determina un aumento del traffico via mare, soprattutto per i beni di alta gamma».

Angela Stefania Bergantino, ordinaria di Economia applicata a libri e membro del Comitato nazionale della Società italiana degli economisti dei trasporti, conferma che «i tempi della riorganizzazione lineare della logistica e dei trasporti sono lunghi perché stiamo parlando di catene programmate e strutturate». Una forte incoerenza è inevitabile «il Mar Nero è bloccato non solo dal conflitto, ma anche da una enorme quantità di mine che richiederanno per essere bonificate». Un fenomeno destinato a perdurare e ad aggravarsi, in



Fonte: Commissione Ue, autorità di gestione della rete Ten-T, 14 dicembre 2021.

questa situazione bloccata, è «l'aumento del costo dei noli e delle assicurazioni, già schizzato alle stelle».

Se è troppo presto per individuare le nuove rotte logistiche, molti player stanno giocando da tempo la loro partita, cominciata prima e durante il Covid. Un ruolo chiave continua a giocare il Pechino di ai Cina - dice ancora Bergantino - dovrà cercare di aggirare i territori coinvolti nel conflitto le zone limitate. Si parla meno, rispetto a due anni fa, della Via della Seta, ma questo non significa che la Cina abbia smesso di lavorarci, anzi. La critica annuale portica un rafforzamento e un'accelerazione del Middle Corridor, che passa per Uzbekistan, Iran e Turchia, in alternativa a quello più a Nord che attraversa la Russia. E il movimento a riorienterà i flussi di potenza e di risorse emergenti come India e Iran, con cui la Cina ha stretto rapporti solidi.

E per l'Italia quali sono le prospettive? C'è consenso generalizzato che l'opportunità possa venire dal creare e pesare del Mediterraneo e dal rilancio di una politica euro-mediterranea. «Finora - dice Secchi - questa politica è stata vista più con spirito di cooperazione che di cooperazione nella Ue. Ci sono opportunità e vantaggi che si possono cogliere. Ma perché si creino le condizioni, occorre che qualcuno si faccia propulsore di questa politica euro-mediterranea anche a livello Ue». Tutti pensano al premier Draghi e alle sue recenti missioni in Africa, non solo a essere gas.

Bisogna guardare anche alle dinamiche interne: inevitabile il riferimento al Prii. «Il Piano - dice Nicolini - prevede infrastrutture importanti, soprattutto ferroviarie, ma l'Italia ha bisogno di una forte sburocratizzazione delle sue procedure: non saranno mai competitivi se le nostre logistiche in Germania deve svolgere 30 procedure amministrative e in Italia 100». Servono anche «politiche di incentivazione per superare il "franco tabacca" con cui oggi le nostre imprese produttrici delegano ad altri Paesi il controllo della catena logistica. La logistica non è un costo, è un valore».



MASSIMO DEANDRÉIS
Direttore di Srm, il centro studi sulle filiere produttive che fa capo al gruppo Imis Sarpis



ANGELA STEFANIA BERGANTINO
Ordinaria di Economia applicata a libri, coordinatrice della Società Economisti trasporti



CARLO SECCHI
Vicepresidente di Ispi e coordinatore del corridoio Atlantico per la Ue



GUIDO NICOLINI
Presidente di Confetra, confederazione delle imprese della logistica

Dopo il covid la guerra: ecco l'Almanacco Confetra 2022

Un settore duramente colpito dalla pandemia ma che ha saputo reagire con forza, recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti.

Questa in sintesi la fotografia appena scattata dall'Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal Centro Studi Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica: “Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8 per cento) – spiega una nota dell’associazione – ha portato ad 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 per cento non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell’anno pandemico (-3,0 per cento rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura minore le importazioni”.

Entrando nel dettaglio, l'Almanacco evidenzia che “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 per cento rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019. Abbiamo assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento 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 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6 per cento), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l’andamento del settore marittimo dove ad 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) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4 per cento). 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 per cento dai volumi pre-pandemici”.

La ripresa post-covid, tuttavia, deve fare i conti anche nella logistica con una nuova sfida congiunturale: “Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni – spiega Guido Nicolini Presidente di Confetra – ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti

e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa”.

Confetra: "Industria e export crescono, ma i rialzi divoreranno la ripresa" - Almanacco Logistica 2022

28 Apr, 2022

Almanacco della Logistica 2022 di Cofetra, restituisce la fotografia del nostra Paese nei settori specifici che compongono la logistica - A seguito della guerra russo-ucraina «tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa».

ROMA - «Il 2021 logistico mostra un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti» - Con queste parole **Guido Nicolini, presidente di Confetra**, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, **introduce l'ALMANACCO DELLA LOGISTICA 2022**, lo studio annuale elaborato dal Centro Studi Confetra rivolto che mostra la fotografia delle principali fattori che nell'anno 2021 hanno caratterizzato e determinato l'andamento e i risultati di ciascun comparto che compone nella globalità la logistica: la strada, l'aereo, il mare, il ferro, gli interporti, l'e.commerce.

«Le ingenti risorse destinate dal PNRR alla logistica» - prosegue Nicolini - «e non soltanto alle infrastrutture, sanciscono definitivamente il ruolo cruciale svolto dal nostro settore per il Paese emerso con il diffondersi della pandemia. **Un Paese incentrato sulla manifattura, ma privo di materie prime che ha nelle esportazioni il principale traino del Pil ormai da oltre un decennio non può fare a meno di una supply chain efficiente.**

Il forte rimbalzo della produzione **industriale italiana** nel 2021 (+11,8 per cento) ha portato ad 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 (-3,0 per cento rispetto al 2019)** e le componenti

Le imprese della logistica in Italia i numeri:

Le imprese attive in Italia nel comparto della logistica nel 2021 ammontano ad un totale di **108.503** (-2,1%) per un numero di **addetti pari a 996,939** (+3,0%).

Trasporto terrestre di merci (strada e ferrovia) 75.814 imprese e 425,669 addetti

Trasporto marittimo di merci 615 imprese - e 10.251 addetti

Trasporto aereo di merci 39 imprese e 1321 addetti

Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti 25.642 imprese - e 423.862 addetti

Servizi postali e attività di corriere 4371 imprese - e 135.836 addetti

Trasporto terrestre su strada

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 per cento rispetto al 2019**). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019.

Il Traffico stradale in Italia nel 2021 vede un **parco circolante di 5.041.801 veicoli pesanti**, di cui **nuove immatricolazioni pari a 207.123**, dato che sottolinea la **crescita pari al +25,8%** rispetto al 2020, ma anche **rispetto al 2019 +3,9%**. Le regioni del Paese dove le immatricolazioni sono state maggiori sono: Lombardia, Piemonte, Toscana e Trentino Alto Adige - (dati da 20.001 a 40.000 unità) -

Parco circolante per regione - La regione del Paese dove si riporta un **parco circolante** maggiore è la **Lombardia** (più di 700.000 veicoli). Seguono Veneto, Campania e Sicilia (tra 401.00 e 500.00). Seguono Piemonte, Toscana, Campania, Puglia (tra 301.000 e 400.00) - seguono Liguria, Trentino, Marche, Calabria Sardegna (tra 101.000 e 300.000).

Nel 2022 salgono i dati relativi ai transiti ai valichi alpini: +13,6 rispetto al 2020 e +6,8% rispetto al 2019 dato che trova conferma nella crescita dell'export. Maggiore numero di transiti al **Brennero 2.479.169** (+7,1%). seguito da Ventimiglia 1492.090 e dal passo del Trivisio 1.410.821 (+14,8%) un dato da sottolineare è il traffico: Trieste 1691.100 (+17,9%).

L'Aereo

Abbiamo assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento 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 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6 per cento), un andamento indice di treni sempre più pesanti.

Settore marittimo

Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove ad 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) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4 per cento). 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 per cento dai volumi pre-pandemici.

Guerra

Non in ultimo Nicolini affronta il tema della guerra: **“Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni** ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una **soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane**. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. **Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa».**

Almanacco della Logistica 2022: settore duramente colpito che ha reagito con forza

Author : com

Date : 28 Aprile 2022

(FERPRESS) - Roma, 28 APR - La fotografia che emerge dall'Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal Centro Studi Confetra

(<https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Almanacco-della-Logistica-2022-versione-web.pdf>) -

Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - mostra, grazie alle eccellenti collaborazioni di cui vanta, un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti.

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8 per cento) ha portato ad 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 per cento non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3,0 per cento rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura 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 per cento rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019. Abbiamo assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento 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 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6 per cento), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove ad 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) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4 per cento). 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 per cento dai volumi pre-pandemici.

“Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni spiega Guido Nicolini Presidente di Confetra, ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa.”

La ripresa della logistica italiana minacciata dagli effetti della guerra in Ucraina

Nicolini (Confetra): dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza

inforMARE - La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) ha pubblicato l'Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal proprio Centro Studi che evidenzia come il settore della logistica, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, abbia saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. Evoluzione positiva che, tuttavia, ora è oscurata dagli effetti sulla logistica della guerra in Ucraina. «Pensavamo - ha spiegato il presidente di Confetra, Guido Nicolini - di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni, ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi - ha osservato Nicolini - è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante. Tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa».

L'Almanacco della Logistica 2022 rileva come nel 2021 il forte rimbalzo della produzione industriale italiana (+11,8%) abbia portato ad 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 (-3,0% rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto - specifica il rapporto - lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura minore le importazioni.

Lo scorso anno 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 il recupero integrale dei volumi del 2019 e si è assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73% dell'intero traffico aerocargo 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 risultato l'andamento del settore marittimo dove ad un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici si è affiancata una consistente crescita di quello di transhipment (legato alle performance del porto di Gioia Tauro) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene il traffico ro-ro che ha recuperato e superato abbondantemente i volumi del 2019, così come le rinfuse solide che grazie al forte rimbalzo si sono portate a -4,8% dai volumi pre-pandemici. (2/1)

Bene la ripresa (se non fosse per la guerra): Confetra pubblica l'Almanacco della logistica 2022

Il presidente Nicolini ritiene difficile sostenere gli investimenti con il conflitto russo-ucraino in corso

Dopo il 2020 segnato dal lockdown, il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (più 11,8%) ha portato ad 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. Il dato confortante emerge dall'[Almanacco della logistica 2022](#) elaborato dal centro studi Confetra.

Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il dato pre-pandemico, e lo stesso vale per le merci movimentate per via aerea. Il traffico ferroviario è cresciuto sia in termini di treni-chilometri (+13%) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%). Il settore marittimo ha visto una consistente crescita del transhipment, ma una contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene invece il traffico ro-ro, che supera anche i numeri del 2019, e le rinfuse solide.

Nonostante i dati sostanzialmente positivi, dobbiamo però fare i conti con nuovi problemi. "Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni – spiega Guido Nicolini, presidente di Confetra – ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. In una fase come questa, è difficile sostenere la ripresa degli investimenti. Tutte le materie prime hanno infatti subito fortissimi rialzi e questi rincari divoreranno una parte importante della ripresa".

Trasporti, su terra nel 2021 sono stati meglio che nel 2019 / IL RAPPORTO

La fotografia che emerge dall'Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal Centro Studi Confetra - Confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica mostra un settore che ha saputo reagire alla pandemia. Ma ora, sottolinea il presidente Nicolini, si allunga l'ombra del conflitto ucraino

Roma - La fotografia che emerge dall'[Almanacco della Logistica 2022](#) elaborato dal Centro Studi Confetra - Confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica - mostra, grazie alle eccellenti collaborazioni di cui vanta, un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. **Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%)** ha portato ad una consistente ripresa degli scambi con l'estero sia in importazione che in esportazione, 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 ad essere, ma del resto lo sono da oltre 10 anni, le esportazioni e in misura 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 il recupero integrale dei volumi del 2019. **Si è assistito inoltre 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 la sua tendenza di crescita sia in termini di treni per chilometro (+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 ad un sostanziale recupero del traffico contenitori in importazione-esportazione dei volumi pre-pandemici si è affiancata una consistente crescita di quello di trasbordo (legato alle *performance* di Gioia Tauro) e una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%). Bene il traffico rotabili 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: "Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni - spiega Guido Nicolini, presidente di Confetra - ma dobbiamo purtroppo affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo purtroppo che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende

economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto questo non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno una parte importante della ripresa.”

Trasporti, Logistica

Roma
28 Aprile 2022

La ripresa e l'incertezza per la guerra: Confetra pubblica l'Almanacco della logistica 2022

Nicolini: "Preoccupati per quanto accade alle famiglie ma anche l'economia ne risente parecchio"



28 Aprile 2022 - Roma - La fotografia che emerge dall'Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal Centro Studi Confetra (<https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Almanacco-della-Logistica-2022-versione-web.pdf>) mostra un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti.

Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8 per cento) ha portato ad 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 per cento non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3,0 per cento rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura 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 per cento rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019. Abbiamo assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento 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 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6 per cento), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Molto più variegato è l'andamento del settore marittimo dove ad 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) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4 per cento). 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 per cento dai volumi pre-pandemici.

“Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni spiega Guido Nicolini Presidente di Confetra, ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza.

Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa.” 

© copyright Porto Ravenna News

Logistica

Confetra presenta ufficialmente l'Almanacco della Logistica 2022

Il presidente Nicolini: "Pensavamo di intravedere una luce in fondo al tunnel dopo due anni difficili, ma purtroppo ora bisogna fare i conti anche con il conflitto russo-ucraino"

Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ha presentato l'Almanacco della Logistica 2022, elaborato dal Centro Studi Confetra; la fotografia che emerge è quella di un settore che, seppur duramente colpito dall'impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti.

"Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8 per cento) ha portato ad 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". fa sapere Confetra in una nota stampa, mentre "Il Prodotto Interno Lordo ha fatto registrare una crescita del +6,6 per cento non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell'anno pandemico (-3,0 per cento rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura minore le importazioni".

L'analisi del Centro Studi Confetra si concentra poi sul "traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti, che ha recuperato il dato pre-pandemico e, anche in questo caso, il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino (+6,8 per cento rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019".

Sempre secondo lo studio si è verificata "una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento dell'intero traffico nazionale". Mentre "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 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6 per cento), un andamento indice di treni sempre più pesanti".

Infine il settore marittimo che, però, rispetto agli altri settori si dimostra "Molto più variegato, dove ad un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici si è affiancata una consistente crescita di quello di transshipment (legato alle performance di Gioia Tauro) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4 per cento). Bene il traffico Ro-Ro che supera abbondantemente i volumi del 2019, così come le rinfuse solide che grazie al forte rimbalzo si portano a -4,8 per cento dai volumi pre-pandemici"

"Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni". Ha spiegato Guido Nicolini, Presidente di Confetra, "ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa".

Almanacco della Logistica 2022, ecco la fotografia di Confetra/il report

28 Aprile 2022 - Giancarlo Barlazzi

Il Presidente Nicolini: “Siamo di fronte ad uno scenario di grande incertezza”

Roma – La fotografia che emerge dall’**Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal Centro Studi Confetra** – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica – mostra, grazie alle eccellenti collaborazioni di cui vanta, un settore che, seppur duramente colpito dall’impatto della pandemia, ha saputo reagire con forza recuperando i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. Il forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8 per cento) ha portato ad 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 per cento non sufficiente a recuperare la forte contrazione dell’anno pandemico (-3,0 per cento rispetto al 2019) e le componenti che hanno trainato questa ripresa continuano ad essere, ma del resto lo sono da oltre dieci anni, le esportazioni e in misura 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 per cento rispetto al 2019). Anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019.

Abbiamo assistito, inoltre, ad una forte polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento 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 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6 per cento), un andamento indice di treni sempre più pesanti. **Molto più variegato è l’andamento del settore marittimo dove ad 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) ed una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4 per cento). 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 per cento dai volumi pre-pandemici.

“Pensavamo di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due difficili anni – **spiega Guido Nicolini Presidente di Confetra** – ma dobbiamo, purtroppo, affrontare questa ulteriore terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino. Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane. Ma anche dal punto di vista economico lo scenario è di grande incertezza. Sappiamo, purtroppo, che ci

sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante, tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa”.

Logistica, dopo la ripresa 2021 la filiera rischia un nuovo stop

Studio Confetra

Lo scorso anno il settore ha reagito, recuperando i volumi persi con il Covid

Marco Morino

Nel 2020, anno della pandemia, l'Italia ha scoperto la centralità della logistica, che non si è mai fermata e ha garantito le forniture delle merci (in particolare medicinali e generi di prima necessità) anche durante il lockdown. Nel 2021 la logistica italiana ha saputo reagire con forza al duro impatto della pandemia. 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 sia in export e, di conseguenza, a una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci. La spinta alla ripresa della logistica è arrivata soprattutto dalle esportazioni. Lo rileva l'Almanacco della logistica 2022, prodotto dal Centro studi Confetra e diffuso ieri in anteprima.

Vediamo qualche dato. Il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha recuperato il livello pre-pandemico, con il traffico ai valichi alpini che ha fatto da traino (+6,8% rispetto al 2019). A tale riguardo, il valico del Brennero con circa 2,5 milioni di autoarticolati e automezzi pesanti in transito in

Ora le crisi legate al conflitto in Ucraina e al porto di Shanghai rischiano di causare blocchi alle attività

entrambe le direzioni nel corso del 2021, si conferma il corridoio logistico stradale più importante per collegare l'Italia all'Europa. Anche le merci movimentate per via aerea hanno registrato una forte espansione (+32,5% sul 2020), che ha consentito il recupero integrale dei volumi del 2019, con lo 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% sul 2020) sia di tonnellate di merce trasportata (+16,6%), un andamento indice di treni sempre più pesanti. Più variegato l'andamento del settore marittimo, dove a un sostanziale recupero del traffico contenitori gateway dei volumi pre-pandemici si è affiancata una robusta crescita di quello di transshipment (trainato da Gioia Tauro) e a una consistente contrazione delle rinfuse liquide (-10,4%).

La logistica si è così presentata all'appuntamento con il 2022 sperando di intravedere la luce in fondo al tunnel dopo due anni difficili, ma poi la terribile crisi legata al conflitto russo-ucraino ha nuovamente sconvolto lo scenario, con impatti diretti sulle catene globali degli approvvigionamenti di materie prime e prodotti finiti. Un quadro che si è ulteriormente aggravato con il blocco del porto cinese di Shanghai, per le severe misure anti Covid adottate dalle autorità cinesi, che a sua volta avrà ricadute pesanti sulle catene distributive delle merci. Dice Guido Nicolini, presidente di Confetra: «Si apre una nuova fase che richiede una politica industriale e per la logistica fatta di strumenti incentivanti per gli investimenti che alimentino lo sviluppo non solo dimensionale ma per l'internazionalizzazione, la formazione e il progresso in direzione digital e green».

© MERCEDIONE RISERVATA

IL MONDO ECONOMICO

Il direttore dell'Astra

“Non c'è mai stata concorrenza tra trasporto su rotaia e gomma”

Fra i firmatari del documento sul rilancio dell'infrastruttura ferroviaria compare anche Astra Cuneo, l'associazione

dei trasportatori su gomma, che riunisce le principali realtà del trasporto merci e della logistica.

Guido Rossi, direttore di Astra: «Trasporto su rotaia e su gomma non sono in concorrenza, non lo sono mai stati. Avere un efficiente rete ferroviaria migliora anche il lavoro del tra-

sporto su gomma. Si tratta di operare bene sull'intermodalità tra i due». «Oltretutto - continua - molte grandi aziende di trasporto locale stanno implementando il loro ruolo nella logistica e nello stoccaggio di merci. Avere un mezzo di trasporto in più, che

sia efficiente ed efficace, diventa fondamentale». Rossi evidenzia poi il margine di crescita della produzione locale: «Nonostante una rete infrastrutturale pessima, l'export cuneese continua a crescere. Le aziende di trasporto stanno facendo salti mortali per portare sui mercati la produzione industriale e ortofrutticola cuneese. Non temiamo la ferrovia, anzi, sinergicamente diventa un partner importante».

«Il trasporto su gomma è davvero efficace sui primi o sugli ultimi 200 km - conclude -, grazie alla sua flessibilità e capillarità sul territorio. Ma occorre la ferrovia per le lunghe tratte o movimentare grandi produzioni dai

centri di raccolta e produzione. Ben venga un tavolo di lavoro dove si possa realmente dialogare sullo sviluppo delle reti infrastrutturali. Sono gli stessi trasportatori i primi a volerlo. Occorre fare rete». D.ROS. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guido Rossi
direttore
di Astra
Cuneo

La logistica italiana ha raggiunto livelli prepandemici

2022-04-29 09:04:04 Michele Latorre

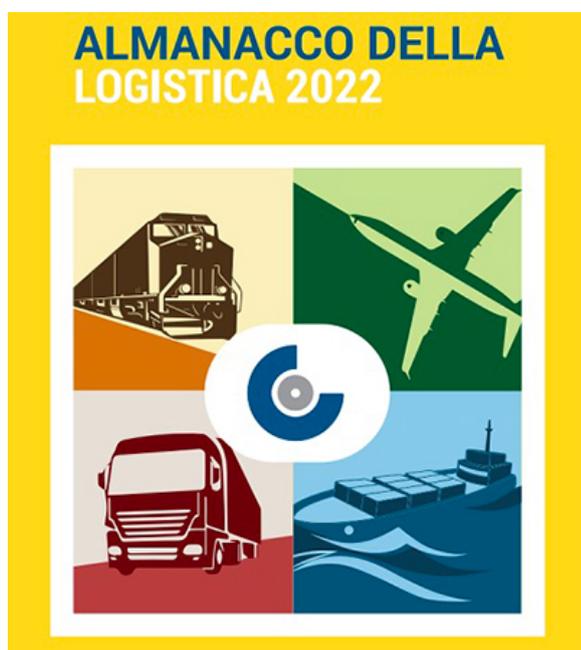
Alla fine di aprile 2022, Confetra ha diffuso l'Almanacco della Logistica, che riassume i principali dati del trasporto e della logistica relativi al 2021. In linea generale, la ricerca mostra che l'intero comparto ha reagito bene alla pandemia di Covid19 e lo scorso anno ha recuperato i volumi prepandemici in quasi tutte le modalità, grazie anche alla ripresa della produzione italiana, che è cresciuta dell'11,8%. **Nella filiera logistica operano 108.502 imprese**, il 2,1% in meno del 2020, ma ciò indica un'aggregazione più che una perdita netta, perché gli addetti sono aumentati del 3%, raggiungendo 996.939 unità. Quasi la metà è occupata nell'autotrasporto, con 425.669 addetti in 75.814 imprese, seguito dal magazzinaggio con 423.862 addetti in 25.645 imprese e dai corrieri e servizi posta con 135.836 addetti in 4371 imprese. Il trasporto marittimo di merci occupa 10251 persone in 615 imprese e quello aereo 1321 persone in 39 imprese.

Nell'autotrasporto, **il traffico autostradale di veicoli industriali** è aumentato nel 2021 rispetto al 2020 del 16,8%, ma è cresciuto anche rispetto al 2019 del 2,5%. Positivo pure l'andamento del traffico stradale, ma solo in confronto al 2020 (segnando +10,1%), mentre resta negativo del 3,4% rispetto al 2019. Nell'autotrasporto internazionale sono aumentati i transiti di camion da tutti i valichi alpini, con un tasso complessivo del 13,6% sul 2020 e del 6,8% sul 2019. Il Brennero resta al primo posto, con 2.479.169 transiti (+7,1%). I tre valichi del Friuli Venezia Giulia – ossia Tarvisio, Villesse e Trieste Lisert - hanno sommato 4.616.721 passaggi e quelli del nord-ovest, ossia Ventimiglia, Frejus, Gran San Bernardo, Gottardo e Monte Bianco, hanno visto 3.406.711 transiti. Confetra ha censito anche le immatricolazioni di veicoli pesanti, aumentate nel 2021 del 25,8% rispetto all'anno precedente e del 3,9% rispetto al 2019.

Nel trasporto marittimo, i porti italiani hanno aumentato i container del 5,7% rispetto al 2020 e del 4,8% rispetto al 2019, trasportando complessivamente 11.296.719 teu. Una parte rilevante è stata movimentata da Gioia Tauro, con poco più di tre milioni di teu, seguita da Genova con due milioni e mezzo di teu e La Spezia con quasi 1,4 milioni di teu. Cresce anche la ferrovia, con un incremento del 16,6% delle tonnellate e del 15,1% del traffico in tonnellate per chilometri. I treni movimentati dagli interporti sono stati 50.260, l'8% in più dell'anno precedente. Gli aeroporti italiani hanno aumentato la movimentazione nel 2021 del 32,5% rispetto al 2020 e dello 0,2% rispetto al 2019, con Malpensa che mantiene saldamente la prima posizione con 741.774 tonnellate e un incremento di ben il 45,1%.

Almanacco della Logistica 2022, il trasporto su strada recupera ai livelli pre-pandemia?

Secondo il report del Centro Studi Confetra, il traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti ha raggiunto i volumi precedenti al Covid-19, sfruttando l'incremento della movimentazione ai valichi alpini (+6,8% rispetto al 2019). Nicolini: «Ma con la guerra in Ucraina siamo di fronte a uno scenario di grande incertezza»



Il settore dei trasporti è stato duramente colpito dal Covid-19, ma ha saputo reagire con forza e **ha recuperato i volumi movimentati pre-pandemici** in quasi tutti i comparti. È la conclusione che emerge dall'**Almanacco della Logistica 2022**, il report sullo stato del settore, elaborato come ogni anno dal **Centro Studi Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica)**.

In particolare, questa conclusione è valida per il **traffico stradale e autostradale dei veicoli pesanti**, che è **risalito ai livelli pre-pandemici**, grazie soprattutto alla **movimentazione merci sui valichi alpini (+6,8% rispetto al 2019)**.

Più in generale, il **forte rimbalzo della produzione industriale italiana nel 2021 (+11,8%)** ha portato a una consistente **ripresa degli scambi con l'estero in import e in export** e,

conseguentemente, una buona ripresa della logistica in tutte le modalità di movimentazione delle merci, con le dovute differenze.

Detto della gomma, anche le merci movimentate per via aerea hanno fatto registrare una forte espansione che ha consentito il **recupero integrale dei volumi del 2019, con lo scalo di Milano Malpensa** che è arrivata a gestire quasi il **73%** dell'intero traffico nazionale.

Il **traffico ferroviario** non ha parimenti interrotto il suo trend di crescita sia in termini di treni-km (**+13,5%**) sia di tonnellate di **merce trasportata (+16,6%)**. Più variegato l'andamento del settore marittimo, dove a un sostanziale **recupero del traffico contenitori gateway** fino ai volumi pre-pandemici si è affiancata una consistente crescita di quello di trasferimento dei carichi merci (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 Covid.

Ma il futuro appare comunque molto incerto a causa del conflitto russo-ucraino.

«Anzitutto auspichiamo si trovi il prima possibile una soluzione pacifica che ponga fine al drammatico esodo dei profughi e alla perdita di vite umane – spiega **Guido Nicolini**, presidente di Confetra – Ma anche dal punto di vista economico lo **scenario è di grande instabilità**. Sappiamo, purtroppo, che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è **difficile sostenere una ripresa degli investimenti** e una capacità del tessuto industriale privato di **agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale**. Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito alimentare».

«Tutto ciò – conclude il presidente – non può che avere un impatto pesante. Tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa».

Messaggero Marittimo audio

Venerdì 8 aprile 22

<https://www.messaggeromarittimo.it/il-fatto-della-settimana-con-il-commento-di-ivano-russo/>

Radioradicale

Mercoledì 27 aprile 22



<https://www.radioradicale.it/scheda/666794/la-guerra-russo-ucraina-ha-modificato-le-rotte-commerciali-e-logistiche-intervista-a>