



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Dicembre 2022

LE SFIDE DEL CARGO FERROVIARIO

Durante il Forum Mercintreno sono stati affrontati tutti i temi più urgenti del settore, dagli obiettivi di incremento modale fissati dalla Ue all'attuazione del PNRR, fino all'aumento dei costi dell'energia

22

Occchi puntati sul cargo ferroviario nell'edizione 2022 del Forum Mercintreno.

Il settore del trasporto merci su ferro sta attraversando, infatti, un'importante fase di transizione e di sfide: da un lato ci sono gli obiettivi di incremento modale fissati dalla Ue e gli interventi previsti dal PNRR per decarbonizzare i trasporti, dall'altra le criticità rappresentate dall'aumento esponenziale dei costi dell'energia che gravano sul comparto.

Partendo da questi elementi, la manifestazione che dal 2009 si propone di contribuire allo sviluppo e al miglioramento dell'efficienza del settore, ha riunito tutte le principali realtà del cargo ferroviario, fra cui la neonata associazione

Fermerci - che riunisce operatori del settore pubblici e privati - Fercargo, Assofer, Mercitalia Logistics, Ansfisa, assieme agli altri player del mondo della logistica, come **Confetra**, Contrasporto, RAM SpA, e ai rappresentanti del Governo, del MIT e della Dg Move.

Tutti sono stati concordi nel ribadire che prima la pandemia, ora la guerra e le previsioni di crescita al ribasso stanno mettendo a dura prova le imprese, che hanno subito - come hanno sottolineato sia Fercargo sia Fermerci - un aumento di circa il 500% sul costo dell'energia. Anche se il cargo ferroviario non viene considerato un segmento energivoro e non può accedere ai contributi spettanti alle società energivore, inoltre, lamentano le associazioni, i fondi previsti nel Decreto Aiuti bis, la scorsa estate, non sono sufficienti a compensare gli aumenti.

Senza interventi



adeguati, quindi, sarà difficile raggiungere i target europei che vogliono per il 2030 che la quota di trasporto merci ferroviario sia del 30%, e del 50% entro il 2050, per le tratte superiori ai 300 chilometri. Attualmente, il nostro Paese si attesta attorno al 12-13%. La media Ue è, invece, di circa il 20%. In Svizzera si arriva al 35%. La Confederazione infatti ha sancito l'importanza dell'intermodalità già negli anni '90 con un referendum, stabilendo l'obiettivo di far calare i traffici di mezzi pesanti da 1 milione e 400mila del 2000 a 650mila. E per far questo è stato creato il progetto Alptransit, l'intervento infrastrutturale più significativo del Paese.

In Italia, FS ha avviato un grande piano di sviluppo infrastrutturale e sostenibile e creato, con l'ultimo Piano Industriale, un Polo logistica (vedi box). Ma l'infrastrutturazione è solo una parte del tutto.

Manca anche il personale. Per questo Fermerci ha proposto un "Patto per la formazione", considerando che il settore lamenta la carenza di circa 3.000 addetti.

Altro elemento su cui lavorare è quello dell'interoperabilità, grazie all'attuazione dello European Rail Traffic Management System (ERTMS) e grazie anche a una piena digitalizzazione.

Per aumentare i volumi, come è stato evidenziato nell'intervento di **Confetra**, è necessario però agire anche sull'ultimo miglio e

sugli spazi sia portuali, sia interni. Anche gli interporti e i terminal intermodali sono parte del gioco. Per questo sono stati messi a budget 55 milioni dal Piano Nazionale Complementare al PNRR a cui vanno aggiunti altri 62 milioni da parte dei privati. Tutto questo mentre in Europa si studiano nuove regole sugli aiuti di stato per l'intermodalità e la revisione della direttiva per il trasporto combinato.

In questo scenario è importante integrare i vari interventi di supporto al settore ed è per questo che l'associazione Fercargo ha proposto agli stakeholder del settore un patto per le "mercintreno" che faccia prender consapevolezza che lo sviluppo del sistema ferroviario, nel contesto di una razionale integrazione intermodale, è un obiettivo non solo del settore ma dell'intero Paese.

Anche il presidente della Commissione Trasporti della Camera, **Salvatore Deidda**, in

FERCARGO: NASCE LA CONFEDERAZIONE DEL CARGO FERROVIARIO

Promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci e un moderno sistema di trasporto ferroviario, organico ai modelli europei, fondato sulla liberalizzazione del settore e sulla qualità dei servizi offerti. Questa è la missione alla base della nascita della confederazione Cargo Ferroviario, presentata nelle scorse settimane. Alla confederazione aderiscono le associazioni FerCargo, FerCargo Manovra, FerCargo Terminal e Assorotabili.

conclusione della manifestazione ha ricordato il ruolo strategico del trasporto su rotaia per la manifattura italiana, sottolineando come il PNRR sia "un'opportunità che non possiamo sprecare e, in quest'ottica, è fondamentale ascoltare chi effettivamente opera nel settore della logistica. Vogliamo un'Italia capace di proiettare il proprio tessuto produttivo in Europa mediante il miglioramento delle infrastrutture e degli interporti".

23

FS: UNA NUOVA FLOTTA GREEN PER IL POLO LOGISTICA

Quattrocento nuove locomotrici elettriche e ibride, in grado di consumare il 25% in meno delle precedenti, e 3.600 carri di nuova generazione: il Gruppo Fs ha messo in piedi un intervento per rendere più efficiente la flotta per il trasporto merci e ridurre l'età media del parco da 30 a 7 anni.

Si prevede, inoltre, che l'ingresso di nuovi mezzi produrrà anche un incremento di 3,6 miliardi di tonnellate/km di merci su ferro in 10 anni.

Il programma del Polo Logistica per dare nuovo impulso al settore e raggiungere gli obiettivi del Piano industriale del gruppo basa l'80% degli investimenti sul rinnovo della flotta per un totale di 2,5 miliardi.



.....
 NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE CARLO DE RUVO SUL CARNET PER IL GOVERNO

Confetra: le tante urgenze della logistica

ROMA - Il suo mondo è, in buona parte, quello della logistica aerea. Già vicepresidente di Airfreight Italy di DHL, Carlo De Ruvo, da poco presidente di Confetra, la più importante confederazione italiana della logistica, ha una visione davvero panoramica delle problematiche di settore. È reduce da un primo incontro con il viceministro delle infrastrutture e trasporti Rixi e anche da incontri interni alla confederazione con le sue varie anime, per l'elaborazione di un rapporto completo per il Governo. Ce ne sintetizza alcuni spunti nell'intervista - anche questa sintetizzata per motivi di spazio - che segue.



Carlo De Ruvo

Presidente, siamo di fronte a previsioni non incoraggianti per l'economia dell'anno prossimo.

"Le previsioni sono in effetti poco incoraggianti, con l'inflazione che marcia verso due cifre, il conflitto in Ucraina, le politiche internazionali sulla crisi economica. A questi si aggiungono fattori strutturali del nostro paese: la burocrazia asfissiante, il nanismo delle imprese, la carenza di personale veramente qualificato e la poca attrattiva delle professioni di settore. Leggevo di recente un

rapporto sulla Global Attractive che delinea un'Italia in uscita da una forte e lusinghiera ripresa dalla crisi della pandemia, ma che si riscopre infrastrutturalmente debole, carente di semplificazioni normative, da troppo tempo in attesa di soluzioni che, come abbiamo proposto anche

A.F.

(segue in ultima pagina)

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Confetra: le tante urgenze

al viceministro Rixi in un recente, breve incontro, sarebbero a costo zero per rimodernare il settore e dare fiato alla catena logistica nazionale. Oggi viviamo l'attesa del 2023 con un pesante clima d'incertezza, previsioni di indebolimento della domanda interna, la perdita di slancio della ripresa post-pandemia e il timore sempre più diffuso di un passaggio dalla crescita lenta alla recessione. Come ho detto, non sono previsioni incoraggianti: noi come

logistica siamo i primi a vedere e scontare quanto accade: ed è per questo che Confetra ha sollecitato interventi da tradurre in norme in tempi più possibile veloci".

Quindi: che fare, come opporci, come aiutare imprese e catena logistica?

"Dobbiamo affrontare il nodo degli anelli della catena logistica più deboli, come la polverizzazione delle imprese, la sottovalutazione del valore anche economico del sistema logistico nazionale, troppo spesso considerata un costo e non un servizio. Non è stata mai considerata una visione sistemica dei costi che in altri paesi incidono per il 30%

e da noi arrivano anche al 73%. Dobbiamo arrivare a un patto con il sistema manifatturiero, con la consapevolezza che si lavora sui lunghi periodi, non con soluzioni "spot", anche per la riduzione delle emis-

sioni, che è necessaria ma non può essere solo un concetto. Per farlo, il PNRR deve necessariamente varare un piano di ammodernamento delle infrastrutture nazionali, visto che le risorse ci sono e se spese bene possono fare molto. Pensiamo ai valichi montani, ma anche alle reti intermodali, ai porti, ai nodi superstradali...

Lei prima ha accennato anche alle semplificazioni normative...

“Ci arrivo: semplificare le complessità burocratiche, che in Italia hanno un costo esorbitante e ci mettono fuori gara rispetto alla concorrenza di altri paesi, è una priorità. Diretta conseguenza del problema sono anche i ritardi nell’attivazione concreta delle ZES, normate ma non operanti sul concreto. E occorre infine sviluppare un sistema di formazione continua, approfondita e concreta, non solo per gli autisti ma per tutto il comparto. Stiamo entrando in un’epoca in cui la cultura digitale impera e sempre più comanderà i processi, ma ci troviamo ad operare ancora con addetti formati all’epoca del fax e della telescrivente. La logistica non può permettersi formazione di retroguardia. Le sfide oggi si vincono anche con una formazione informatica adeguata, che deve investire tutti gli anelli della catena logistica ma anche della cultura del fare”.

Visintin è stato confermato alla presidenza di ASPT-ASTRA F.V.G.

LINK: <https://www.informare.it/news/gennews/2022/20221833-Visintin-confermato-presidenza-ASPT-ASTRA-FVG.asp>



Visintin è stato confermato alla presidenza di ASPT-ASTRA F.V.G. La piena attuazione del regime di porto franco internazionale - ha sottolineato - resta uno dei tasselli da mettere al suo posto Trieste 13 dicembre 2022 Stefano Visintin è stato confermato alla presidenza di ASPT-ASTRA F.V.G., l'associazione regionale che raggruppa spedizionieri, terminalisti, vettori ferroviari e MTO operanti nel sistema logistico del Friuli Venezia Giulia A Visintin, che è anche presidente di **Confetra** F.V.G., nei giorni scorsi l'assemblea ha espresso unanime apprezzamento per il lavoro svolto negli ultimi due mandati ed il pieno sostegno da parte delle imprese associate anche per il futuro Delineando le linee programmatiche per i prossimi tre anni, Visintin, riferendosi al porto di Trieste ha evidenziato che la piena attuazione del regime di porto franco

internazionale (non già zona franca europea) resta uno dei tasselli da mettere al suo posto, soprattutto per le lavorazioni industriali delle merci. Molto - ha rilevato - è stato fatto in questi ultimi anni: dal decreto sulla gestione del regime atteso da 25 anni e varato nel 2017, all'acquisizione di spazi idonei da parte dell'Interporto di Trieste, per arrivare allo spostamento del regime di porto franco nell'area Freeste. «Ora - ha aggiunto Visintin - siamo al banco di prova. La nostra attenzione su questo tema è massima. Vogliamo dare valore aggiunto ai traffici in Italia, consentendo il maggior risvolto occupazionale possibile per la città e la Regione. Confidiamo che anche a Roma venga pienamente compreso il potenziale per l'economia nazionale». Nella propria relazione morale il presidente dell'associazione ha poi ricordato che l'implementazione del Port

Community System di Trieste con il modulo dei preavvisi di arrivo stradale abbia dimostrato come un sistema informatico a controllo e gestione pubblica possa essere efficiente e snello, oltre a garantire la dovuta terzietà nel trattare dati commerciali molto sensibili, se tutte le componenti della comunità portuale lavorano in piena sinergia con l'Autorità di Sistema Portuale. Dall'altro - ha osservato - è necessario accelerare per introdurre gli e-CMR ed e-FTI, dal momento che la digitalizzazione dei documenti doganali promossa dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli non trova al momento corrispondenza con la digitalizzazione dei documenti di trasporto. «Noi spedizionieri - ha specificato - vogliamo offrire alla nostra clientela questi strumenti prima possibile e non scansionare più documenti cartacei».

Alessandra Orsero presidente della Confetra Liguria

Alessandra Orsero è la nuova presidente di Confetra Liguria, il distaccamento territoriale dell'associazione logistica accreditata al Cnel. Succede ad Alessandro Laghezza.

Orsero, avvocato, è amministratrice delegata della Fresco Ship's Agency & Forwarding, parte del gruppo Orsero, dove ci lavora dal 1996. È stata consigliere di Federagenti e Fedespesi e membro dell'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. È stata presidente di Isomar, l'associazione degli spedizionieri di Savona e Imperia, parte di Spediporto.

[Logistica](#)

Stefano Visintin è ancora presidente degli spedizionieri Fvg

Unanime l'apprezzamento per il lavoro svolto negli ultimi due mandati

TRIESTE – **Stefano Visintin** è stato scelto ancora per presiedere l'**Associazione spedizionieri del Friuli Venezia Giulia**, nomina giunta in occasione dell'Assemblea generale ASPT-ASTRA F.V.G..

Visintin, al contempo [presidente Confetra](#) **Friuli Venezia Giulia**, è stato riconfermato dall'associazione regionale che raggruppa spedizionieri, terminalisti, vettori ferroviari e MTO operanti nel sistema logistico del Friuli Venezia Giulia.

Unanime l'apprezzamento per il lavoro svolto negli ultimi due mandati ed il pieno sostegno da parte delle imprese associate anche per il futuro.

Queste le linee programmatiche di Visintin per i prossimi tre anni.

Il Friuli Venezia Giulia come un'unica piattaforma logistica regionale, imperniata sui porti di Trieste e Monfalcone e fortemente digitalizzata.

“Dopo il periodo segnato dalla pandemia stiamo ora affrontando le turbolenze nel commercio internazionale dovute al conflitto in Ucraina e dell'aumento del prezzo dei prodotti energetici. La gestione dei due principali porti regionali, Trieste e Monfalcone, sotto la regia unica dell'AdSp del mar Adriatico orientale gioca sicuramente a favore della crescita anche per i prossimi anni. I due scali sono perfettamente complementari.

Anche durante la pandemia i traffici hanno sostanzialmente retto, grazie alla resilienza del tessuto imprenditoriale ed al supporto da parte di tutti gli enti che quotidianamente collaborano con le nostre imprese.

Restano -aggiunge- alcune criticità, soprattutto sulle strutture a disposizione di alcuni Enti, in primis per i controlli di carattere sanitario sulle merci, nonché sul personale dei vari Enti, non in numero adeguato sia per la quantità dei traffici che per il numero di controlli da espletare. Per tale motivo continuerà da parte di ASPT-ASTRA l'opera di sensibilizzazione e responsabilizzazione degli interlocutori istituzionali, sia locali che nazionali”.

La piena attuazione del regime di porto franco internazionale (non già zona franca Europea), resta uno dei tasselli da mettere al suo posto.

“Soprattutto per le lavorazioni industriali delle merci. Molto è stato fatto in questi ultimi anni: dal decreto sulla gestione del regime atteso da 25 anni e varato nel 2017, all'acquisizione di spazi idonei da parte dell'Interporto di Trieste, per arrivare allo spostamento del regime di punto franco nell'area Freeste. Ora siamo al banco di prova e la nostra attenzione su questo tema è massima.

Nella propria relazione il presidente ha poi ricordato che l'implementazione del Port Community System di Trieste con il modulo dei preavvisi di arrivo stradale abbia dimostrato come un sistema informatico a

ASPT-ASTRA F.V.G. controllo e gestione pubblica possa essere efficiente e snello, oltre a garantire la dovuta terzietà nel trattare dati commerciali molto sensibili, se tutte le componenti della comunità portuale lavorano in piena sinergia con l'Autorità di Sistema portuale.

Dall'altro lato è necessario accelerare per introdurre gli e-CMR ed e-FTI, dal momento che la digitalizzazione dei documenti doganali promossa da ADM non trova al momento corrispondenza con la digitalizzazione dei documenti di trasporto: "Noi spedizionieri vogliamo offrire alla nostra clientela questi strumenti prima possibile e non scansionare più documenti cartacei".

Prossimo traguardo il milione di TEU. Importanti in tal senso le opere del PNRR e gli investimenti privati per l'adeguamento delle infrastrutture portuali e retroportuali. In tale contesto positivo stonano i ritardi annunciati da RFI sull'adeguamento della linea ferroviaria Trieste-Venezia.

"I nostri concorrenti a Koper/Capodistria e Rijeka/Fiume corrono e noi dobbiamo stare al passo. Non siamo nelle condizioni di poter accettare passivamente alcun ritardo, pena perdita di competitività dell'intero sistema regionale" ha concluso Visintin.

CONFETRA: GIUSEPPE MELE NUOVO DIRETTORE GENERALE
AGENZIA KRONOS
SEZIONE ECONOMIA

CONFETRA: GIUSEPPE MELE NUOVO DIRETTORE GENERALE =

Roma, 22 dic. - (Adnkronos) - Dal primo gennaio Giuseppe Mele sarà il nuovo Direttore Generale della **Confetra**. Lo annuncia la confederazione. Mele, classe 1957, viene da una lunga militanza all'interno di Confindustria dove ha ricoperto incarichi di rilievo tra cui, da ultimo, quello di Direttore dell'Area Politiche di Coesione Territoriale e Infrastrutture che si occupa, tra l'altro, di programmazione e sviluppo dei trasporti e della logistica e di programmazione europea

(Val/Adnkronos)

Confetra: Giuseppe Mele è il nuovo Direttore Generale

Scritto da Redazione Tir

22 Dicembre 2022



Cambio ai vertici di Confetra, a partire dal nuovo anno. Dal prossimo 1° gennaio sarà, infatti, Giuseppe Mele il nuovo direttore generale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Economista, classe 1957, Mele ha ricoperto una serie di incarichi all'interno di Confindustria, tra cui, da ultimo, quello di Direttore dell'Area Politiche di Coesione Territoriale e Infrastrutture. E in questo ruolo si è occupato di programmazione e sviluppo dei trasporti.

Autotrasporto merci a rischio stop, caccia a 17mila camionisti

Allarme Confetra

Carlo De Ruvo: «Ormai
pressante la problematica
della penuria di autisti»

Raoul de Forcade

Confetra lancia un'allerta sul trasporto su strada, penalizzato dalla carenza di autisti, e su ferrovia, colpito anche dall'aumento dei prezzi dell'energia (con un extracosto di circa 100 milioni di euro nel 2022): secondo l'associazione di logistica servono nuove politiche sull'intermodalità, all'interno di una strategia complessiva per il Paese sulla movimentazione delle merci. Mentre il Pnrr, pur molto utile a livello di interventi infrastrutturali, appare insufficiente per le esigenze di digitalizzazione delle imprese del settore logistico, perché, a queste ultime, sono riservati, nel piano nazionale, solo 190 milioni circa.

A suonare il campanello d'allarme, dati alla mano, è il presidente di Confetra, Carlo De Ruvo. «In Italia - afferma - il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi presenta ancora un'offerta eccessivamente polverizzata. Delle quasi 109mila imprese del settore logistico, iscritte alla Camera di commercio, quasi il 70% è rappresentato da aziende di trasporto merci su strada e, fra queste, oltre l'80% è composto da società non di capitale. Per le aziende strutturate è, inoltre, ormai pressante la problematica della penuria di autisti. Il report annuale International Road Transport Union mostra una crisi di questo lavoro a livello globale».

In effetti, i dati del documento mostrano che, globalmente, a fine 2022, manca circa il 40% degli autisti che servirebbero al mondo dei trasporti. L'Europa, peraltro, risulta allineata con questo dato: manca, infatti, il 40% degli autisti, rispetto alle richieste del mercato del lavoro. In Italia, poi, secondo le stime riportate da Confetra, nell'immediato servirebbero almeno 5mila guidatori di TIR, una cifra che salirebbe a quota 17mila, se profettata nel prossimo biennio; e molti analisti stimano che questo numero crescerà ancora negli anni a venire.

E sul tema degli autisti che mancano, De Ruvo sottolinea che «per rendere più attrattiva una professione dove gli italiani sono ormai pochissimi bisognerebbe,

intanto, migliorare i tempi di attesa per scaricare e caricare le merci nei porti, negli aeroporti e anche nelle aziende clienti della logistica. Ma occorre anche investire in infrastrutture per le soste che siano efficienti e dignitose. Altrimenti come può un giovane essere interessato, con la prospettiva di lunghe ore di attesa sotto il sole o al freddo dell'inverno?».

A fronte di questa situazione, sottolinea De Ruvo, «diventa sempre più importante l'intermodalità con l'utilizzo della ferrovia. Il mare deve essere collegato a terra anche col treno. Invece, la quota della modalità ferroviaria per il cargo, in Italia, è ancora bassa: circa 13%, contro la media europea del 19%; ed è molto lontana dall'obiettivo del 30%, da raggiungere entro il 2030 secondo il green deal della Commissione europea. Non solo. Si sussidia l'autotrasporto e si ignora il fatto che le aziende ferroviarie sono energivore. Le società private del settore prendono energia da Rfi e non è stato loro riconosciuto il beneficio del credito d'imposta. Ma se si danno sussidi all'autotrasporto e non ai treni, si va anche contro il processo di decarbonizzazione di cui tanto si parla». Proprio su questo punto Fercargo, associata di Confetra, ha scritto al ministro dei Trasporti, Matteo Salvini e al viceministro Edoardo Rixi. «Nel settore ferroviario - si legge nella missiva - gli incrementi del costo dell'energia elettrica hanno raggiunto, nel mese di settembre 2022, punte del 540%; ad oggi si sono attestati intorno al 430%. Questi incrementi, se applicati agli oltre 50 milioni di chilometri percorsi da treni merci sulla rete ferroviaria nazionale italiana, previsti per l'intero 2022, possono essere quantificati in un extracosto di circa 100 milioni di euro nel 2022, rispetto all'anno precedente; una cifra che né le imprese ferroviarie né il mercato sono assolutamente in condizione di assorbire».

Secondo De Ruvo, occorre puntare sull'intermodalità, incrementando il trasporto su ferro, per far uscire in fretta «le merci dai porti e farle arrivare negli interporti. La riforma della legge portuale del 2016 è stata attuata, per molti aspetti, solo parzialmente e manca una strategia nazionale per la portualità e, in generale, per il trasporto delle merci. In Italia abbiamo 26 interporti ed è essenziale collegarli in modo efficiente alle banchine».

di Enrico Olivé - Ansa/Ita