



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Gennaio 2022

Confetra Nord Est, potenzialità e criticità delle infrastrutture

La logistica è una funzione fondamentale delle imprese produttive, e questo assioma è ancora più vero per il Nord Est, una delle aree economicamente più dinamiche e attive del Paese. Confetra Nord Est rappresenta, come Confederazione, a livello territoriale, gli operatori logistici di ogni genere e sostiene le loro istanze presso le istituzioni. Un ruolo importantissimo, perché permette di far arrivare ai policy maker una voce unica e autorevole che fa sintesi delle numerosissime e diverse esigenze del settore e offre una visione complessiva di una filiera che, per la complessità dei servizi svolti, presenta mille sfaccettature.

La pandemia inoltre ha fatto conoscere, anche al grande pubblico, il ruolo fondamentale della logistica per la vita quotidiana del nostro Paese, non solo per le imprese, ma anche per le necessità correnti di ogni cittadino.

Il presidente Paolo Salvaro spiega quali sono le opportunità, ma anche le criticità, che le imprese della logistica vivono nel Nord Est: "Sì, c'è molta più consapevolezza dell'importanza del nostro ruolo, ma non è facile far capire un mondo così complesso. Rappresentiamo imprese che operano in settori molto diversi tra di loro e in contesti altrettanto variegati. Non è facile fare sintesi di tutte le situazioni. Inoltre, il nostro territorio è interessato da tre dei quattro corridoi TEN-T europei, da due tra i principali porti nazionali, Venezia e Trieste, dai due primi interporti italiani, Padova e Verona, e un aeroporto, Venezia che, almeno prima del Covid era il quarto in Italia per passeggeri: è quindi un'area ad alta densità infrastrutturale con i vantaggi che questo offre, ma anche con alcune criticità che segnaliamo da tempo. Bisogna con la massima urgenza completare l'alta velocità tra Verona e Padova e potenzia-



Paolo Salvaro

re la Mestre-Trieste, è necessario finire subito la terza corsia della A4, tra Venezia e Palmianova, che oggi è diventata tragicamente, soprattutto nella zona di Portogruaro, l'autostrada con il tasso di incidenti più alto in Italia. Per fortuna, in tempi abbastanza brevi, sarà completata la Pedemontana Veneta, opera fondamentale per la mobilità delle merci e delle persone, in una delle aree con maggiore presenza di piccole e medie industrie della regione".

Un discorso a parte merita Venezia e il suo Porto. "Il MOSE, pur ancora non completato ha dimostrato di funzionare e di salvare Venezia dalle acque alte - prosegue Salvaro - e questa è una ottima notizia. Meno buona è la, ormai nota, questione della conca di navigazione alla bocca di Malamocco, che non funziona, ed è stata realizzata in modo errato. Chiediamo, da tempo, di risolvere il problema purtroppo senza successo. Così però rischiamo di penalizzare ulteriormente il Porto. Apprezzo moltissimo l'impegno del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Fulvio Lino Di Blasio, ma devo sottolineare che la ormai cronica questione

dell'escavo dei canali d'accesso al porto è sempre appesa a un "decreto fanghi" annunciato per imminente ma che ritarda da anni. E poi c'è la questione, davvero preoccupante, delle crocieristiche, che rischia di abbandonare Venezia. Sarebbe troppo lungo, ora, entrare nei dettagli, ma i tempi di realizzazione degli approdi temporanei a Marghera mi paiono difficilmente compatibili con la pianificazione pluriennale delle compagnie crocieristiche".

Un tema che Confetra Nord Est segue con moltissima attenzione, per le grandi ricadute che ha su tutta la filiera logistica dell'import/export, è quello relativo ai controlli e alle pratiche doganali, specialmente in ambito portuale. "La competitività dei nostri porti passa anche attraverso tempi di attraversamento rapidi e certi per le merci, come è prassi negli altri scali europei - sottolinea ancora Paolo Salvaro - e questo è uno dei nostri obiettivi primari. Ovviamente i controlli, dove serve, vanno fatti, ma troppo spesso vengono usati come alibi, per coprire inefficienze e colli di bottiglia, che in un sistema moderno devono sparire. Nelle scorse settimane, il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di regolamento del SUDOCO, lo Sportello Unico che nelle intenzioni velocizzerà i procedimenti amministrativi necessari allo sdoganamento delle merci. E' una procedura che, come Confetra Nazionale e come Confetra Nord Est, sollecitiamo da tempo in tutti gli ambiti possibili. Ma al di là di queste spinte a far meglio, siamo imprenditori, le nostre aziende di logistica guardano con ottimismo al futuro, perché è sempre più chiaro che le nostre attività non sono semplicemente un servizio ancillare alle imprese produttive, ma un vero e proprio elemento chiave nella creazione della catena del valore".



Al via la IV edizione del Master di Unibo

Riparte anche quest'anno il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica dell'Università di Bologna (Campus di Ravenna), giunto alla sua quarta edizione.

Il Master, diretto dalla Prof.ssa Greta Tellarini, ordinario di diritto della navigazione dell'Università di Bologna, è patrocinato da Assoporti, Confitarma, Confetra ed Assologistica ed è realizzato in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Il Master, che ha l'obiettivo di formare figure professionali specializzate ad operare nei settori marittimo, portuale e della logistica, oggi strategici per la competitività delle imprese e per lo sviluppo economico del territorio locale e nazionale, ha la durata di un anno e comporta il conseguimento complessivo di 60 crediti formativi ed il rilascio del Diploma universitario. È un post-lauream che si rivolge ad un laureato non solo in giurisprudenza, ma anche in



altre e diverse materie nella consapevolezza che lo studio e la conoscenza di discipline diverse dal diritto non possono comunque oggi prescindere dalla conoscenza delle regole giuridiche.

Il Master prevede un piano di 200 ore di didattica frontale da svolgersi in

MASTER IN DIRITTO Marittimo, Portuale e della Logistica

presenza o a distanza, a scelta dello studente, al termine del quale seguirà un periodo di stage presso enti o imprese del settore per un totale di 375 ore di tirocinio oppure, in alternativa, la realizzazione di un project work personalizzato.

"Siamo molto soddisfatti dei risultati raggiunti nelle scorse edizioni del Master – afferma la direttrice Prof.ssa Greta Tellarini – tanti nostri studenti non occupati sono riusciti ad inserirsi nel mondo del lavoro, mentre quelli già occupati hanno apprezzato l'alto livello



Greta Tellarini

qualitativo di questo percorso formativo: il successo delle edizioni precedenti, svoltesi anche contestualmente alla drammatica emergenza sanitaria, è stata per noi la conferma che abbiamo saputo creare un prodotto formativo unico e di qualità, un punto di riferimento per il settore".

La scadenza per le pre-iscrizioni alla nuova edizione del Master è il 24 gennaio 2022 (bando e informazioni sul Master in www.unibo.it; www.master-marittimologistica.it).

LOGISTICA | PROTAGONISTI

di Michele Laborce

IL CARGO RIPRENDE QUOTA

La pandemia ha profondamente cambiato lo scenario del trasporto aereo delle merci, che sta ritornando ai livelli del 2019. Il presidente di Anama spiega come è evoluto il settore e come affrontare le prossime sfide

Dopo due anni di fortissime turbolenze causate dalla pandemia di Covid-19, il trasporto aereo delle merci sta volando a una quota che si avvicina a quella del 2019, ultimo anno di normalità prima della diffusione del virus Sars-Cov-2. Lo mostrano le rilevazioni della Iata, l'associazione mondiale delle compagnie aeree, e di analisti indipendenti. Ma se i numeri si somigliano, il panorama mostra evidenti differenze. La stiva belly, ossia quella riservata alle merci sui velivoli passeggeri, si è ridotta di quasi il cinquanta per cento ed è stata compensata solo in parte dalla conversione temporanea di aerei passeggeri al trasporto esclusivo delle merci. Rispetto a due anni

fa è anche aumentato l'uso di voli charter gestiti direttamente dagli spedizionieri proprio per affrontare la carenza di capacità dei servizi di linea cargo. Se questo è il panorama mondiale, quale è la situazione in Italia, un Paese dove l'aereo è un mezzo importante, se non esclusivo, per alcuni settori dell'esportazione? Lo abbiamo chiesto ad Alessandro Albertini, presidente di Anama (Associazione nazionale degli agenti merci aeree) e vice-presidente di Fedespediti (Federazione italiana spedizionieri industriali). Il manager conferma la ripresa del settore, ammonendo però che l'evoluzione della pandemia con la variante Omicron potrebbe modificare l'andamento del prossimo futuro. "Notiamo anche una grande

variabilità dei noli aerei, che sono stabilizzati dalle compagnie sulla base delle condizioni del mercato. È un fenomeno che mette in difficoltà i committenti quando devono scegliere il mezzo di trasporto da usare. Finora l'aumento dei noli non sta determinando un incremento sui prezzi al consumo, ma ciò potrebbe accadere in futuro."

INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

Se fare previsioni è difficile, cerchiamo almeno d'individuare quali cambiamenti strutturali sta portando la pandemia. Per Albertini il principale è l'accelerazione della digitalizzazione nel trasporto aereo. "Ciò non significa solamente un passaggio più fluido dei



Agenti merci aerei
Alessandro Albertini
È il presidente dell'Anama, l'associazione che raggruppa gli agenti merci aerei, ossia gli organizzatori del trasporto che si pongono tra i commercianti e le compagnie aeree. Il manager partecipa anche all'Osservatorio Cargo Aereo.



documenti, ma soprattutto l'innovazione dei processi aziendali. È un percorso che altri Paesi europei hanno già intrapreso, mentre l'Italia è rimasta indietro. La pandemia ha generato una forte spinta in questo processo. Anama ha affrontato la questione già nel 2017 con un position paper i cui contenuti sono sempre attuali. I temi più importanti sono l'applicazione dello Sportello unico doganale e dei controlli, il cosiddetto Sudoco, e l'ammodernamento delle cargocity aeroportuali, alle quali va applicata una carta dei servizi. Accanto agli scali devono nascere zone speciali che offrano semplificazioni e sgravi fiscali, in modo analogo a quello che sta avvenendo nei porti. E con lo Sportello unico deve anche migliorare

l'efficienza dei controlli. Da questo punto di vista dobbiamo ringraziare l'Amministrazione delle Dogane, che ci sta accompagnando nel processo di digitalizzazione. A livello politico deve nascere un tavolo nazionale di coordinamento sul cargo aereo e gli operatori italiani devono fare sistema per promuovere il trasporto aereo a livello internazionale.

L'EXPORT CHE PARTE SU STRADA

Albertini pone attenzione anche sulla formazione: "Nel contesto della digitalizzazione dobbiamo investire molto e individuare le nuove competenze che oggi non sono ancora apparse, ma che presto potranno diventare necessarie". Una carenza italiana è quella di una compagnia

di bandiera che opera anche nel cargo. Quanto influisce nella movimentazione delle merci? "Ancora oggi, almeno il trenta per cento delle merci che viaggiano in aereo tra continenti e hanno come partenza o destinazione l'Italia decollano da aeroporti europei posti fuori dai confini nazionali, che raggiungono con l'auto-transporto. I Paesi che hanno furti compagnie nazionali, come Germania e Francia, offrono maggiore capacità e quindi attraggono le spedizioni. La mancanza di un vettore di questo tipo è stata in parte compensata da compagnie cargo con base in Italia, ma ci sono ancora margini per attuare investimenti in aerei e rotte intercontinentali che fanno capo al nostro Paese e che andrebbero sfruttati".

IL PROVVEDIMENTO DI PSA PER DECONGESTIONARE I PIAZZALI. L'ALLARME DI SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI: «PIÙ SPESE OLTRE I RITARDI»

«La penale sui container peserà sulla merce»

GENOVA

La lettera scritta da Psa Genova Pra' ai clienti, in cui comunica l'avvio da domani di restrizioni all'accettazione di container in export e la sovrattassa di 10 euro al giorno per, pieno o vuoto, lasciato sui piazzali, come misure eccezionali per risolvere il problema dell'ingolfamento delle banchine, fa emergere una situazione difficile. «Quello che sta succedendo nei porti degli Usa secondo me è un po' l'anteprima di quello che di solito capita da noi dopo qualche mese. Nei porti americani è da quest'estate che hanno problemi di schedule, di programmazione: navi che aspettano in rada e scali congestionati, e l'onda adesso sta arrivando anche qui. Quindi bisognerebbe fare qualche ragionamento tutti insieme - perché insieme si possono tro-

vare soluzioni più efficaci - anche sullo scenario che ci si prospetterà da qui all'entrata in vigore dell'obbligo vaccinale. Altrimenti è soltanto mettere pezze a un colabrodo». Così il presidente degli spedizionieri genovesi **Alessandro Pitto**.

La situazione è stata denunciata a più riprese anche dagli

autotrasportatori, alle prese con attese e assembramenti, e soprattutto con il problema di arrivare al terminal con il container da scaricare e scoprire solo strada facendo che non c'è la nave su cui imbarcarlo: «C'è il tema delle schedule delle navi che non mantenendo regolarità creano situazioni di

accumulo e di picco sia appunto nell'arrivo delle navi sia nella giacenza dei contenitori - riassume Pitto -. È uno dei tanti aspetti della situazione di grande caos che nasce da questa pandemia, insieme con le carenze di personale per il Covid e i problemi con green pass e super green pass che stanno mandando in crisi la filiera».

Per gli spedizionieri il problema oggi è un altro: i ritardi nei controlli alla merce per le

carenze di personale, ma preoccupa pure l'annuncio della sovrattassa. «Il timore è che alla fine ricada sulla merce, che sta già subendo un servizio scadente e si troverebbe anche a pagare di più» sottolinea Pitto.

Neppure vista dal fronte dell'autotrasporto la situazione al terminal Psa Genova Pra' è semplice. «È un'operatività che non va bene - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore

regionale ligure di Trasporto-unito -. Bisogna trovare soluzioni perché da questa situazione deriva anche che ci troviamo in coda con i camion perché mancano gli spazi per posizionare i container, così come ci troviamo assembrati all'ufficio merci perché tutto è rallentato». Sarà uno dei temi dell'incontro di martedì prossimo in Confindustria Genova, convocato prima della lettera del terminal, ma comunque in tema. «Le misure di Psa non ci toccano direttamente - continua Tagnochetti - però è chiaro che se non c'è spazio operativo per l'export manca lavoro. Ma la cosa più importante per noi è non dover lavorare male. Abbiamo necessità di certezza da parte dei committenti sull'effettiva consegna del contenitore in export già quando lo ritiriamo dallo stabilimento».

M. ZUN



Navi attraccate al terminal Psa di Genova Pra'

Caro carburanti, Rossi (Astra): "I costi restano a carico dell'autotrasporto; la carenza di materie prime e il mercato dei tir



Con l'inizio del nuovo anno il prezzo del greggio è tornato a salire. "In quasi due anni il gasolio costa il 25% in più e i maggiori costi non sono scaricati sulle tariffe, così per le aziende di autotrasporto crescono le difficoltà a far quadrare i conti", dice Guido Rossi, segretario di Astra Cuneo. "Aumenti vertiginosi pure il gnl e gli additivi, vuol dire un salasso per chi ha investito su veicoli Green", aggiunge.

Il punto sulle conseguenze per l'automotive della carenza di materie prime con Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. "Produzioni di mezzi pesanti a rilento, tutta la filiera arranca, per soddisfare gli ordini si sfiora l'anno, prevediamo ancora mesi difficili", dichiara al nostro microfono.

Brexit: gestione logistica e doganale per conto terzi

Primato europeo Una così vasta giungla di adempimenti è un primato tutto nostro: l'Europa si è da tempo uniformata a due principi regolatori, il 'once only' e il 'single window'. Il primo dei due esprime il concetto che le informazioni sulle merci vengono trasmesse una volta soltanto, sia in caso di entrata che di uscita, mentre il secondo interviene sul punto di interlocuzione, garantendo che si tratti di un'interfaccia unica. Molti Paesi della UE utilizzano da anni un sistema che permette controlli simultanei in un solo momento ed in un solo luogo: da un certo punto di vista, è come se l'Italia si fosse mantenuta a parte, segregando la circolazione delle merci in entrata ed uscita in un regime che somiglia al caos burocratico provocato dalla Brexit; salvo che lì, per lo meno, parliamo di una nazione al di fuori dell'Unione.

PRIMO PIANO

Attuazione PNRR, Confetra fa il punto su riforme e interventi / Le schede

11 GENNAIO 2022 - Redazione



Il monitoraggio sul varo delle “misure urgenti” e “a regime” è curata dalla task force della Confederazione

Roma – Il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** prevede il varo delle misure urgenti, attraverso decreto-legge, da approvare entro maggio 2021 mentre le misure a regime saranno varate utilizzando lo strumento della legge delega. Il disegno di legge delega è da presentare in Parlamento entro il 31 dicembre 2021 ed è previsto che il Parlamento la approvi entro il 30 giugno 2022 e, successivamente, i decreti legislativi di dettaglio verranno adottati entro nove mesi dall'entrata in vigore della legge delega, vale a dire entro il 31 marzo 2023.

Allo stato attuale, secondo il monitoraggio curato dalla **task force di Confetra**, risulta approvato il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108 per quel che attiene alle misure urgenti a cui sono state aggiunte specifiche disposizioni anche in materia di subappalto, procedure di aggiudicazione ed appalto integrato.

In parallelo e per quel che concerne le misure a regime, sono partiti il 7 settembre 2021 i lavori in Commissione lavori pubblici del Senato del disegno di legge delega n. 2330 in materia di contratti pubblici a seguito dell'adozione del testo in Consiglio dei ministri il 30 giugno 2021.

In allegato, il documento con le schede di monitoraggio delle riforme e degli interventi:

Smart working: sottoscritto il nuovo protocollo nazionale

LINK: <https://www.dirittobancario.it/art/smart-working-sottoscritto-il-nuovo-protocollo-nazionale/>



Smart working: sottoscritto il nuovo protocollo nazionale 13 Gennaio 2022 Di cosa si parla in questo articolo Rapporti di lavoro Condividi Lo scorso dicembre, 26 organizzazioni sindacali datoriali e dei lavoratori hanno sottoscritto il "Protocollo Nazionale sul Lavoro Agile nel settore privato". In Europa, l'accordo, è il secondo provvedimento che disciplina lo smart working, modalità lavorativa che si è diffusa velocemente e in misura massiccia a causa dell'emergenza da COVID-19. Il Protocollo fissa il quadro di riferimento per la definizione dello svolgimento del lavoro in smart working, individuando le linee di indirizzo per la contrattazione collettiva nazionale, aziendale e territoriale. L'accordo si sviluppa lungo sette punti chiave: Adesione volontaria; Accordo individuale; Disconnessione; Luogo e strumenti di lavoro; Salute, sicurezza, infortuni e

malattie professionali; Parità di trattamento, pari opportunità, lavoratori fragili e disabili; Formazione. Al Protocollo hanno aderito Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Confsal, Cisl, Usb, Confindustria, Confapi, Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, Cna, Casartigiani, Alleanza cooperative, Confagricoltura, Coldiretti, Cia, Copagri, Abi, Ania, Confprofessioni, Confservizi, Federdistribuzione, Confimi e **Confetra**.

Silvia Moretto (Fedespedi): "Il sistema della logistica è saltato, il rialzo dei prezzi non finirà"

LINK: <https://www.ilsecoloxix.it/italia/2022/01/19/news/silvia-moretto-logistica-il-sistema-e-saltato-il-rialzo-dei-prezzi-non-finira-1.61145522>

Silvia Moretto (Fedespedi): "Il sistema della logistica è saltato, il rialzo dei prezzi non finirà" Portuali al lavoro dello scalo di Qingdao. La presidente dell'associazione degli spedizionieri italiani: "Reshoring? La Cina è ancora la fabbrica del mondo" Francesco Ferrari Genova - La tempesta è talmente perfetta da non vederne la fine. E chi si illudeva che potesse travolgere solo gli addetti ai lavori del settore logistico ha già iniziato a ricredersi. «Oggi basta ordinare un mobile per capire che non solo i prezzi stanno aumentando, ma è diventato difficile anche farsi recapitare la merce a casa - dice **Silvia Moretto**, presidente di **Fedespedi** (l'associazione degli spedizionieri italiani) e numero due di **Confetra** - Il sistema globale della logistica è saltato, e non sappiamo quando potrà rimettersi in sesto». A che cosa stiamo andando incontro? «La crisi è iniziata con la pandemia nel 2020: il Covid ha portato alla luce situazioni latenti che erano già a rischio. La sincronizzazione delle supply chain complesse, il concetto di just in time, il consolidamento di flussi

molto tesi portavano con sé il rischio che il banco, al primo scossone, potesse saltare. Cosa che è puntualmente successa con la diffusione del virus. Abbiamo iniziato a capirlo nel trasporto aereo, con la messa a terra improvvisa delle flotte e l'aumento incredibile delle tariffe. Poi è arrivato lo choc del trasporto marittimo, con la ripresa dei volumi nella seconda metà del 2020 e la corsa sfrenata dei noli, anche a causa di una domanda che non è riuscita a trovare uno sfogo nell'offerta. Contemporaneamente i porti si sono congestionati, e la circolazione dei container si è bloccata. I risultati di questa tempesta perfetta li abbiamo visti tutti: i noli sono aumentati dal 300 al 700% e il servizio, in termini di puntualità, è peggiorato, crollando dall'80% al 30%». E così le catene produttive sono entrate in crisi. «Certo, soprattutto in Italia dove la pianificazione non è esattamente il nostro forte. Purtroppo la situazione è tutt'altro che risolta: non vediamo all'orizzonte un ritorno alla normalità. Anzi: c'è il pericolo di altri porti chiusi in Cina per contenere

i contagi. Ricordo che l'anno scorso abbiamo impiegato più di un mese per recuperare gli effetti del blocco dei terminal portuali di Shenzhen. E attenzione: se si ferma la Cina si ferma il mondo. Si parla tanto di reshoring, qualcuno ci sta riflettendo e altri lo hanno già fatto: ma al momento la Cina resta la fabbrica del mondo». Lo scacchiere sul quale ci confrontiamo è radicalmente diverso rispetto a quello pre-pandemia. Per rimettere insieme questi pezzi quanto tempo servirà? «Se mi avesse posto questa domanda l'anno scorso, avrei risposto: nel 2022. Ma l'andamento della pandemia dimostra quanto sia difficile fare previsioni. Non solo. Quest'anno toccheremo con mano, in Europa, un altro problema: la mancanza di autisti. Se pensiamo che la gomma copre il 70% dell'export italiano in termini di volumi, possiamo immaginare i potenziali effetti della carenza di queste figure professionali». Intanto i prezzi al consumo aumentano... «Sì, sta già accadendo, è un fatto inevitabile. Ma l'altro fenomeno pericoloso, che per fortuna non riguarda i generi di prima necessità, è

Il ritardo delle consegne. Chiunque si trovi a ordinare un mobile per la casa, un'auto, o qualcosa di più complesso in termini di approvvigionamento, sta capendo che oltre all'aumento dei prezzi si sta verificando anche una netta dilatazione dei tempi di consegna». Ci sono settori che soffrono più di altri? «Tutto il mondo del retail soffre, ma in generale le aziende che devono sincronizzare componenti e materiali in arrivo da aree diverse». Come si può arginare questa situazione? «Il settore ha bisogno di semplificazioni, di riuscire a compensare l'allungamento dei tempi con una maggiore efficienza del Paese nell'effettuare le operazioni di attraversamento. A questo proposito siamo molto soddisfatti per la vittoria sul fronte dello sportello unico doganale: il decreto c'è, aspettiamo il regolamento, ma l'obiettivo è stato raggiunto. Grazie al nuovo portale, le informazioni dovranno essere inserite una volta sola e i controlli partiranno in maniera coordinata e trasparente, il tutto sotto l'egida dell'Agenzia delle dogane». La gestione delle quarantene sta danneggiando il settore? «Devo dire che con le ultime disposizioni è stato fatto grande passo in avanti. Il rischio era quello

di essere tutti aperti, ma di fatto chiusi per carenza di personale». Quanto invidia in questo momento gli armatori? «La nostra posizione è nota: non abbiamo nulla in contrario alla competizione, siamo i primi a offrire ai clienti consulenza e alto valore aggiunto. Vorremmo solo che la competizione avvenisse a pari condizioni, tutto qui». Se dovesse dare un suggerimento al ministro Giovannini, cosa chiederebbe? «I progressi negli ultimi mesi, la diffusa consapevolezza dell'importanza della logistica, sono stati evidenti. Ecco: vorrei poter continuare a lavorare, come **Confetra**, al fianco del Mims, fare in modo che questa sintonia non sia connotata solo dal momento dell'emergenza ma possa diventare un *modus operandi* strutturato». Nel frattempo, a proposito di collaborazione con le istituzioni, siete riusciti a fare modificare il codice civile. «Sì, e devo dire che la riforma del codice rispetto alla disciplina del nostro settore è stata grande conquista di **Fedespediti**. Ci abbiamo lavorato anni, e grazie al decreto di attuazione del Pnrr il testo è diventato legge. Per noi è un momento storico, perché si riconosce alla categoria la

dignità di advisor-consulente per l'internazionalizzazione, superando il concetto di figura meramente di servizio di intermediazione». --

Lo spedizioniere Visintin: «Prima della pandemia un nolo marittimo per un container costava 1.400 dollari, ora siamo arrivati a 14 mila»

«Paghiamo le conseguenze della politica di dazi e quote imposta dall'Europa»

LO SPEDIZIONIERE

«**D**opo due anni dall'inizio della pandemia, speculazione e accaparramento possono giustificare solo in parte questo vertiginoso aumento dei prezzi». Stefano Visintin, presidente di Confetra Fvg, non nasconde la preoccupazione per l'aumento delle materie prime e dei costi dell'energia. Il porto di Trieste, tuttavia, può giocare carte importanti.

Che cosa c'è a monte?

«L'Ue non ha accompagnato la propria politica economica espansiva con un'adeguata politica commerciale. L'importazione delle materie prime viene frenata da una politica di dazi e di quote di importazione che ne limita la quantità immessa sul mercato».

Un esempio?

«L'acciaio laminato è sogget-

LE LOGISTIK-
ER FR...



STEFANO VISINTIN
PRESIDENTE DELLA CONFEDERAZIONE
TRASPORTI E LOGISTICA FVG

to a una quota massima per ciascun paese di origine, superata la quale viene imposto un dazio del 25%: quindi o si blocca l'importazione, e il prezzo sale per mancanza di quantità, o si importa, e il prezzo sale a causa del dazio. Questa misura difende giustamente la produzione europea, che però è insufficiente o troppo costosa, anche in conseguenza alle politiche di

difesa ambientale che in altri continenti non vengono attuate».

Il problema dell'aumento dei noli container?

«Enorme. Un nolo marittimo per un container da 40' box da Shanghai a Trieste costava circa 1.400 dollari prima della pandemia, ora siamo a 14.000. Il container è la stiva della nave portacontainer: se mancano container, manca stiva; se manca stiva, la merce non viaggia o viaggia a prezzi esorbitanti».

Il ruolo del porto?

«Poter lavorare le materie prime in porto franco senza anticipare dazio e Iva, ottenere un prodotto di origine europea e rispedirlo in un paese terzo potrebbe essere un grande vantaggio competitivo, basato esclusivamente su uno status doganale particolare, non su agevolazioni fiscali. Spero che l'impegno del governo si concretizzi in un atto legislativo».—

M.B.

Le sfide per lo sviluppo

SILVIA MORETTO La presidente di Fedespediti: «Reshoring? La Cina è ancora la fabbrica del mondo»

«Logistica, il sistema è saltato Il rialzo dei prezzi non finirà»

L'INTERVISTA

Francesco Ferrari AGENOVA

La tempesta è talmente perfetta da non vederne la fine. E chi si illudeva che potesse travolgere solo gli addetti ai lavori del settore logistico ha già iniziato a ricredersi. «Oggi basta ordinare un mobile per capire che non solo i prezzi stanno aumentando, ma è diventato difficile anche farsi recapitare la merce a casa», dice Silvia Moretto, presidente di Fedespediti (l'associazione degli spedizionieri italiani) e numero due di Confetra. Il sistema globale della logistica è saltato, e non sappiamo quando potrà rimettersi in sesto.

A che cosa stiamo andando incontro?

«La crisi è iniziata con la pandemia nel 2020: il Covid ha portato alla luce situazioni latenti che erano già rischiose. La sincronizzazione delle supply chain complesse, il concetto di just in time, il consolidamento di flussi molto tesi partivano da sé, rischiando che il banale, al primo scossone, potesse saltare. Cosa che è puntualmente successo con la diffusione del virus. Abbiamo iniziato a capire la nel trasporto aerea, con la messa a terra improvvisa delle flotte e l'aumento incredibile delle tariffe. Poi è arrivato lo choc del trasporto marittimo, con la ripresa dei volumi nelle seconde metà del 2020 e la corsa frenetica dei noli, anche a causa di una domanda che non riusciva a trovare un posto nei container. Contemporaneamente partivano come stonati, e la circolazione dei container si è bloccata. I risultati di questo tempesta perfetta li abbiamo visti tutti: i noli sono aumentati del 200 al 700% e il servizio, in termini di puntualità, è peggiorato, andando dal 80% al 50%».

E così le catene produttive sono entrate in crisi.

«Certo, soprattutto in Italia dove la pianificazione non è esattamente il nostro forte. Purtroppo la situazione è tutt'altra che risolta: non vediamo all'orizzonte un ritorno alla normalità. Anzi: c'è il pericolo di altri porti chiusi in Cina per determinati contagi. Ricordo che l'anno scorso abbiamo impiegato più di un mese per recuperare gli effetti del blocco dei terminali portuali di Shenzhen. E attenzione: se si ferma la Cina si ferma il mondo. Si parla tanto di reshoring, qualcuno ci sta riflettendo e altri lo hanno già fatto: ma almeno la Cina resta la fabbrica del mondo».

La scelta di un quale di continenti, la crisi ucraina e la minore offerta di quel gas hanno fatto schizzare i prezzi del 368 per cento.



Portuali al lavoro dello scalo di Qingdao

IL FENOMENO



Porto container Mersk

Strade e porti, pochi addetti Le compagnie festeggiano

Alberto Quarati AGENOVA

Le interruzioni delle catene logistiche fanno bene, anzi benissimo alle grandi compagnie di navigazione del settore container. Una componente dei ritardi, inoltre, non è più unicamente determinata dalla cattiva distribuzione di stive container prodotte dalle diverse pandemie (il global, o dalla crisi delle materie prime). C'è anche il fattore umano, come spiegato già a novembre da Soren Skou, amministratore delegato del gruppo Ap Møller Maersk: la mancanza di forza lavoro nei principi di port global, così come la mancanza di camionisti (causa Covid e mancanza di vocazione) sulle strade rispetto alla quantità di merce da movimentare, sta alzando ovunque i prezzi del trasporto. Tanto che giungono ieri Maersk (armatore numero due al mondo, il primo è MSC) ha alzato di un trilione di dollari la previsione di circa 190 miliardi di dollari di redditività complessiva del 2021, che chiuderà quindi ad Ebitda (cioè il margine operativo prima di interessi, tasse, svalutazioni e ammortamenti) di 24 miliardi di dollari. Secondo la società di analisi Drewry, l'utile operativo delle maggiori compagnie di navigazione sfiorerà i 190 miliardi di dollari. Per il Washington Post, gli utili delle compagnie supereranno l'aggregato di Microsoft e Apple. E il 2022, dice Skou, sarà un carnevale.

La mancanza di personale si sta facendo sentire anche nel cargo ferroviario italiano: Guido Gazzola, vicepresidente di Confetra sporti e Azzolari, spiega che allo stato attuale manca il 20% di personale per via dei contagi Covid. Ma al momento, è stata vinta un'importante battaglia: gli scioperanti intendono di freni sull'infrastruttura italiana, dopo che l'Anas, l'agenzia che dirige il servizio di strade e ferrovie italiane, aveva imposto un limite severo alla velocità dei treni merci per evitare incidenti. Una scelta che però ha prodotto giornalmente la cancellazione del 40-45% dei treni cargo circolanti in Italia.



Ieri pomeriggio Draghi ha discusso di tutto questo in una lunga riunione con il ministro del Tesoro Daniele Franco, quello della Transizione energetica Roberto Cingolani e dello Sviluppo Giancarlo Giorgetti. In tempi normali un simile intervento avrebbe dovuto essere accompagnato da un vertice di maggioranza, ma le condizioni per farlo non ci sono. A nulla al momento sono valse le richieste di Matteo Salvini, che ormai tutti i giorni si fa portavoce delle richieste delle imprese e chiede di investire almeno trenta miliardi, né di Confindustria, la quale si è deprimata di Natale sveglio a vertice il governo del fatto che alcuni settori industriali avrebbero pagato un prezzo altissimo alla fiammata del prezzo del gas. Vero è che risolvere il problema energetico dell'Italia non è semplicissimo. Ieri in audizione Cingolani ha ricordato che l'Italia, dipendente più di ogni altro Paese europeo dal gas importato, non produce dentro i suoi confini né meno di quattro miliardi di metri cubi l'anno su settanta. Vent'anni fa ne consumavano settantuno, ma la produzione nazionale era quattro volte quella di oggi: per l'esattezza 16,8 miliardi di metri cubi. Quella differenza oggi la paghiamo in importazioni da altri Paesi produttori e in particolare dalla Russia. Secondo le stime di Confindustria solo l'anno scorso l'aumento della domanda, la crisi ucraina e la minore offerta di quel gas hanno fatto schizzare i prezzi del 368 per cento.



SILVIA MORETTO
PRESIDENTE
FEDESPEDITI

«Basta ordinare un mobile per capire che è diventato difficile persino farsi recapitare la merce a casa»

«L'Europa ha anche un altro problema: la mancanza di autisti. Il 70% dell'export italiano viaggia sui camion»

«Non vediamo all'orizzonte un ritorno alla normalità. Anzi: c'è il pericolo di altri porti chiusi per contenere i contagi»

«Se mi avesse posto questa domanda l'anno scorso, avrei risposto: nel 2022. Ma l'andamento della pandemia dimostra quanto sia difficile fare previsioni. Non solo. Questioni toccheremo da mano, in Europa, un altro problema: la mancanza di autisti. Se pensiamo che la gamma apre il 70% dell'export italiano in termini di volumi, possiamo immaginare i potenziali effetti della carenza di queste figure professionali».

Intanto i prezzi al consumo aumentano...

«Sì, sta già accadendo, è un fatto inevitabile. Ma l'altro fenomeno pericoloso, che purtroppo non riguarda i generi di prima necessità, è il ritardo delle consegne. Chiunque si trovi a ordinare un mobile per la casa, un'auto, o qualcosa di più complesso in termini di approvvigionamento, sta capendo che oltre all'aumento dei prezzi si sta verificando anche una netta dilatazione dei tempi di consegna».

Ci sono settori che soffrono più di altri?

«Tutto il mondo del retail soffre, ma in generale le aziende che devono sincronizzare componenti e materiali in un vasto arco di tempo».

«Come si può arginare questa situazione?»

«In estate ha bisogno di semplificazione, di riuscire a comunicare l'allungamento dei tempi con una maggiore efficienza del Paese nell'effettuare le operazioni di attraversamento. A questo proposito si sono molto soddisfatti per la vittoria sul fronte della spinnella unica doganale: il decreto c'è, aspettiamo il regolamento, ma i obiettivi va a stare a oggi. Grazie al nuovo portale, le informazioni dovranno essere inserite una volta sola e i controlli partiranno in maniera coordinata e trasparente, il tutto sotto l'egida dell'Agenzia delle dogane».

La gestione delle quarantene sta diventando un problema?

«Devo dire che con le ultime disposizioni è stato fatto grande passo in avanti. Il rischio era quello di essere tutti aperti, ma difetto chi usi per cento di personale».

Quanto invadono in queste momenti gli armatori?

«La nostra posizione è nota: non abbiamo nulla in contrario alla competizione, siamo i primi a offrire ai clienti consulenza e alta valore aggiunto. Vorremmo solo che la competizione avvenisse a pari condizioni, tutto qui».

Se dovesse dare un suggerimento al ministro Giovannini, cosa chiederebbe?

«I progressi negli ultimi mesi, la diffusa consapevolezza dell'importanza della logistica, sono stati evidenti. Ecco: vorremmo continuare a lavorare, come Confetra, al fianco del Mims, fare in modo che questi sinistri non si annoverino solo del momento dell'emergenza ma possa diventare un modo operando strutturato».

Nel frattempo, a proposito di collaborazione con le istituzioni, siete riusciti a fare modificare il codice civile?

«Sì, e devo dire che la riforma del codice rispetto alla disciplina del nostro settore è stata grande conquista di Fedespediti. Ci abbiamo lavorato anni, e grazie al decreto di attuazione del PNRR il testo è diventato legge. Per noi è un momento storico, perché si riconosce alla categoria la dignità di settore consulente per l'intermodalizzazione, superando il concetto di figura meramente di servizio di intermediazione».

INTERVISTA 2

**L'apertura del porto
«Logistica decisiva
per la nostra industria»**

Nereo Marcucci, livornese, ex presidente nazionale di **Confetra** (32mila imprese di logistica), usa la "parabola delle scatolette di tonno" per far capire che oggi l'industria manifatturiera la competitività la fa sulla logistica. «Perlomeno per una bella fetta». **ZUCHELLI / APAG 3**



VERBA DI A CURA

La logistica vale oro, l'industria corteggia i porti

Con il post Covid la competitività dell'industria manifatturiera viene determinata dai trasporti. E i porti sono centrali

Mauro Zucchelli

LIVORNO. C'erano una volta le fabbriche che sfornavano le merci e le spedizioni che le facevano viaggiare. Non è più così: da quando ci siamo globalizzati è da mezzo mondo che arrivano le forniture ed è in mezzo mondo che finiranno poi i prodotti. Ma ora la fabbrica ha messo fuori dai propri cancelli alcune lavorazioni finali, dunque non solo il camion che porta l'oggetto fino agli scaffali del venditore. Spesso l'ultimo pezzo del confezionamento sta semmai in mano all'operatore logistico: ci sono mercati che le scatolette di tonno le vogliono in porzioni da 80 grammi singole, altri le chiedono più grandi e raggruppate tre per volta, altri ancora le preferiscono formate famiglia.

Nereo Marcucci, livornese, ex presidente nazionale di **Confetra** (32mila imprese di logistica), usa la "parabola delle scatolette di tonno" per far capire che oggi l'industria ma-

nifatturiera la competitività la fa sulla logistica. «Perlomeno per una bella fetta», aggiunge lui che ora è al Cnel e nella Task force di Palazzo Chigi per il partenariato territoriale. Sta qui, nella consapevolezza che è la logistica a fare la differenza, la ragione per cui adesso fra gli industriali fiorentini aumenta l'interesse per il porto di Livorno: l'hanno sottolineata

co cogliendo al balzo la svolta che è stata segnata dal sindaco fiorentino Dario Nardella perorando in una l'alleanza fra Firenze e la costa.

Del resto, l'area metropolitana fiorentina non è più solo musei e Rinascimento: è al secondo posto in Italia fra i territori col più alto surplus commerciale manifatturiero con l'estero, sorpassando "potenze" industriali come Bologna o Brescia (ed è fra i primi dieci da più di vent'anni). Non è tutto: sono toscane sei delle prime venti società di spedizionieri nel nostro Paese e cumulano un fatturato annuo di oltre 1,3 miliardi di euro.

«L'emergenza Covid e il Canale di Suez bloccato dalla portacontainer hanno mostrato quanto fragile fosse la logistica per come l'avevamo intesa finora; tutto - dice Marcucci - aveva come postulato il fatto che catene di fornitura sempre più complicate funzionassero come un orologio, gli speciali-

sti teorizzavano i "flussi tesi". Quando sono andati in tilt è stata una tal catastrofe da imporre un ripensamento. A maggior ragione perché nel frattempo i noli dei trasporti via mare hanno raggiunto livelli record». Cosa fare? Due le contromosse. La prima: le produzioni riportate in "casa" o co-

munque assai più vicino (sono 117 quelle rilocalizzate in

Italia, in undici casi in Toscana), e è sul tavolo l'idea della Confindustria territoriale su un'area da 77 ettari a nord di Livorno. La seconda: «Se non è possibile riportare in patria la produzione, ci si difende dagli imprevisti creando quantomeno magazzini; non è un caso se sono entrate in orbita le quotazioni di questo segmento del mercato immobiliare».

C'è anche un altro tipo di sostenibilità da non sottovalutare; quella sociale. Ci si sta rendendo conto - questo il filo rosso dell'argomentazione - che le statistiche sulla disoccupazione nascondono un dramma sociale che tanti avvertono sulla loro pelle: è il nuovo sottoproletariato del "lavoro povero". In realtà "lavoriechi" con buste paga da 500-600 euro al mese, per cui si si lavora ma non basta per campare. Tradotto: impossibile agire su quel versante per recuperare più competitività. «Ormai si è strizzato tutto lo strizzabile».

come racconta un delegato sindacale del porto di Livorno.

Difficile negare che le classi dirigenti della costa abbiano rimproverato a Firenze di immaginare una Toscana troppo



fiorentino-centrica. Ma dall'interporto di Guasticce – trasformato in una “banchina lunga” come retroporto a 8 chilometri dal mare – il vicepresidente Angelo Roma tiene a sottolineare anche qualcos'altro: «Se la nostra infrastruttura ha superato momenti di difficoltà lo si deve proprio al fatto che la Regione non ha spesso di iniettare risorse. E questo è la riprova che Livorno può essere la “porta sul mare” a servizio del sistema economico di tutta la regione: lo sarà ancor di più con la piattaforma logistica a servizio dell'industria farmaceutica». Potrebbe diventare un “format” valido anche per qualche altra filiera: ad esempio, quella del “freseo” e del “freddo” visti i maxi-magazzini per ospitare merci refrigerate e surgelate.

© CONFETRA/STUDIO 8



ANGELO ROMA
VICEPRESIDENTE
DEL CNEL (INTERPORTO DI GUASTICCE)



NEREO MARUCCI
CONSIGLIERE DEL CNEL
(CITTA' A TASCIOBO TERAPIA/2011/03)

Piano strategico per la logistica e i trasporti



ROMA – Al via i lavori della Commissione Mims per la redazione del Piano strategico per la logistica e i trasporti. Confetra pronta ad offrire il proprio contributo di idee proposte per continuare a connettere l'Italia. Il Decreto del ministro Enrico Giovannini è stato redatto dopo aver considerato la crescente attenzione, nel quadro delle politiche pubbliche europee e nazionali, sul tema delle conseguenze dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture, sulla mobilità, sul sistema portuale, della logistica di merci e persone e sulle diverse dimensioni dell'abitare e la rilevanza dei trasporti per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 previsti dall'Unione europea.

All'art.1 si legge:

-Al fine della definizione del Piano generale dei trasporti e della logistica è istituita una Commissione con l'incarico di redigere un documento programmatico per l'individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese.

-Il documento programmatico fornirà anche l'indirizzo strategico per la definizione dei piani settoriali.

- Gli esiti dei lavori della Commissione sono riferiti al ministro entro sei mesi dalla data di insediamento.

Il Decreto prosegue con **l'art 2** dove si prevede che il coordinamento dei lavori della Commissione di cui all'articolo 1 è affidato al dott. Salvatore Rossi.

-La Commissione si avvale di un Comitato scientifico composto dal Capo del Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici, dal Capo del Dipartimento per la mobilità sostenibile, dal Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali, dal Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza, nonché da esperti del settore individuati e nominati dallo stesso Coordinatore con proprio provvedimento.

-Alla realizzazione del documento contribuisce la Direzione generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità, con la collaborazione della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza, in qualità di segreteria tecnica nonché di Ram spa, in qualità di struttura di supporto.

-Le funzioni di segreteria della Commissione sono assicurate dal Dipartimento della mobilità sostenibile.

-Nell'espletamento della propria attività la Commissione può svolgere audizioni di soggetti pubblici e privati operanti nel settore dei trasporti e

della logistica.

Il Decreto del Mims si chiude con l'art 3 dove si recita: le attività di cui al presente decreto sono svolte a titolo gratuito, fatto salvo quanto previsto dal comma 2.

-Agli esperti di cui all'articolo 2, comma 2, può essere riconosciuto, per la partecipazione alle riunioni del Comitato scientifico, il rimborso delle spese documentate di missione, nel limite complessivo di spesa annua per tutti gli esperti di euro 10.000 per l'anno 2022, secondo le modalità previste per il personale del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

-La Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza sulle grandi opere, nell'ambito dei propri compiti, fornisce il supporto tecnico alla Commissione, direttamente ovvero attraverso convenzioni stipulate con amministrazioni pubbliche, soggetti *in house* o centri di ricerca che possono prevedere, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, l'acquisto di dati, di modelli e l'elaborazione di scenari e di valutazioni di impatto funzionali alla redazione del documento programmatico.

-Agli oneri derivanti dal comma 2, si provvede a valere sulle risorse del capitolo 1058 "Spese per l'acquisto di beni e servizi" pg 13 "spese per il funzionamento – compresi i gettoni di presenza, i compensi ai componenti e le indennità di missione ed il rimborso spese di trasporto ai membri estranei al Ministero – di consigli, comitati e commissioni" – Programma n. 5.1 "Indirizzo politico" – Centro di Responsabilità n. 1 "Gabinetto" – tabella 10 – dello stato di previsione del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per l'anno 2022.

-Agli oneri derivanti dal comma 3 si provvede a valere sulle risorse del capitolo 1080 "Spese per il funzionamento e lo svolgimento dei compiti istituzionali" della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza sulle grandi opere per l'anno 2022.

EVENTI

24/01/2022

Dal 9 all'11 marzo la sesta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Organizzato da Confetra, Alsea e Propeller Clubs, si terrà in streaming da Milano. Si parlerà di PNRR e "long covid economico"

Torna l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. È la sesta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, che si terrà in



Riccardo Fuochi, presidente di The International Propeller Club Port of Milan e Guido Nicolini, presidente di Confetra

streaming a Milano dal 9 all'11 marzo, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs.

Il tema trainante di questa sesta edizione è la grande occasione rappresentata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), il fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana dei prossimi cinque anni. Più che ai contenuti del Piano e ai relativi fondi, questioni ormai ampiamente trattate, la sessione di apertura si concentrerà sull'impostazione che i principali protagonisti, governo, grandi committenti, fornitori di materie prime, semilavorati e personale stanno assumendo nei confronti delle opere previste.

La scarsità di materie prime e semilavorati e il conseguente aumento dei prezzi e la carenza di personale sono però un elemento che condiziona la riuscita delle opere. «È la prima edizione del nostro evento post approvazione, in sede Ecofin nel luglio scorso, del PNRR italiano», afferma Guido Nicolini, presidente di Confetra. «Abbiamo discusso un anno sul cosa fosse opportuno contenesse il programma. Ora, e nei prossimi anni, sarà decisivo confrontarsi e monitorare il come esso si attua. Alla Logistica, alla Mobilità sostenibile, al trasporto, alle infrastrutture sono destinati oltre 60 miliardi su 220: più del 25 per cento. Dal contributo del nostro Settore passa, quindi, buona parte della ripresa e del rilancio del Paese e della sua economia. Siamo qui, imprese, organizzazioni di rappresentanza, mondo accademico, per alimentare con spunti ed analisi questo dibattito».

Un'altra sessione sarà dedicata al quadro geostrategico e geoeconomico degli anni Venti del duemila, poi una disanima del cosiddetto "long covid economico", ossia degli effetti prolungati della crisi pandemica. «In questa fase di rilancio e di riforme, sotto la spinta del PNRR, riteniamo di avere una occasione unica per superare i gap infrastrutturali, procedurali ed organizzativi in cui ci dibattiamo da troppo tempo», avverte Betty Schiavoni, presidente di Alsea. «Questo è il momento in cui industria, logistica e politica devono allearsi, ognuno rispettoso del proprio ruolo e degli altri. Cominciamo da qui, dalla Macro Regione del Nord Ovest, asse trainante del Paese». La seconda giornata dell'evento, infatti, si apre con un esame, tra mappatura e individuazione delle linee di sviluppo, della regione logistico-industriale del Nord-Ovest. Lo sguardo si concentrerà poi sulle tendenze di lungo periodo dello sviluppo dell'interazione logistico-industriale. Prima il movimento alla digitalizzazione, poi la crescita della qualità dei servizi di trasporto a salvaguardia della qualità dei prodotti, in particolare nei trasporti a temperatura controllata.

L'ultima giornata è dedicata al tema dei temi dello sviluppo industriale e logistico, la sostenibilità e la circolarità, con uno speciale focus sulla questione energetica, sia a breve che a medio-lungo termine. La conclusione è tutta per le soluzioni, in particolare del problema dei problemi logistici oggi, la congestione, i ritardi e gli aumenti dei costi dei trasporti marittimi. Ecco, quindi, il multimodale ferroviario a lunga distanza, non solo sulla direttrice est-ovest ma anche su quella nord-sud, e il multimodale spesso dimenticato ma sempre più utilizzato in modo strategico da aziende di ogni tipo: il cargo aereo.

«A ogni edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry ci chiediamo se riusciremo a organizzare gli abbondanti argomenti di interesse che ci troviamo davanti in un evento unitario e coerente – osserva Riccardo Fuochi, presidente di The International Propeller Club Port of Milan – che sia utile per gli operatori direttamente interessati ma anche per la politica e il pubblico più ampio, fornendo ai primi soluzioni e indicazioni operative, strategiche e tattiche, ai secondi una visione del mondo in cui le forze economiche vivono ogni giorno, e al pubblico un quadro che spiega tanti fenomeni che si rivelano importanti anche per la sua vita. Penso che ci siamo riusciti anche questa volta».

Torna la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

LINK: <https://primo-magazine.blogspot.com/2022/01/torna-la-vi-edizione-shipping-24.html>



SHIPPING,
FORWARDING&LOGISTICS
meet INDUSTRY

Torna la VI edizione **S h i p p i n g**, **Forwarding&Logistics meet Industry** gennaio 24, 2022 24 gennaio 2022 - Torna l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da **Confetra**, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e verrà trasmesso in live streaming da Milano. Il tema trainante di questa sesta edizione è la grande occasione rappresentata dal PNRR, il fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana dei prossimi cinque anni. La visione è originale. Più che ai contenuti del Piano e ai relativi fondi, questioni ormai ampiamente trattate, la sessione di apertura si **c o n c e n t r e r à** sull'impostazione che i principali protagonisti, **governo, grandi**

committenti, fornitori di materie prime, semilavorati e personale stanno assumendo nei confronti delle opere previste. La scarsità di materie prime e **semilavorati** e il conseguente aumento dei prezzi e la carenza di personale sono però un elemento che condiziona la riuscita delle opere. All'argomento la sessione lascia grande spazio. "È la prima edizione del nostro evento post approvazione, in sede Ecofin nel luglio scorso, del PNRR italiano. Abbiamo discusso un anno sul cosa fosse opportuno contenesse il Programma. Ora, e nei prossimi anni, sarà decisivo confrontarsi e monitorare il come esso si attua. Alla Logistica, alla Mobilità sostenibile, al trasporto, alle infrastrutture sono destinati oltre 60 miliardi su 220: più del 25%. Dal contributo del nostro Settore passa, quindi, buona parte della ripresa e del rilancio del Paese e della sua economia. Siamo qui, imprese,

organizzazioni di rappresentanza, mondo accademico, per alimentare con spunti ed analisi questo dibattito" afferma Guido Nicolini, Presidente di **Confetra**. Punto forte della **manifestazione** è l'attenzione al contesto, ossia il mondo più ampio in cui logistici e industriali si trovano a muoversi. Ci troviamo certamente in piena rivincita della geografia, sicuramente del potere in senso lato, di cui quello economico, industriale e logistico sono una parte importante ma solo una parte. Prima una sessione dedicata al quadro **geostrategico e geoeconomico** di questo scorcio di Anni Venti, poi una disanima del cosiddetto Long Covid Economico, ossia degli effetti prolungati della crisi pandemica. "In questa fase di rilancio e di riforme, sotto la spinta del PNRR, riteniamo di avere una occasione unica per superare i gap infrastrutturali, procedurali ed organizzativi in cui ci

dibattiamo da troppo tempo
- avverte Betty Schiavoni,
Presidente di Alsea. Questo
è il momento in cui
industria, logistica e politica
devono allearsi, ognuno
rispettoso del proprio ruolo
e degli altri. Cominciamo da
qui, dalla Macro Regione del
Nord Ovest, asse trainante
del Paese."

Torna Shipping, Forwarding&Logistics



SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

Oltre la logistica, l'economia. Opportunità e sfide della nuova normalità per il rilancio del Paese in un mondo incerto.

www.shippingmeetsindustry.it

MILANO

9-10-11 MARZO

2022

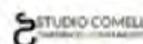
Organizzato da:



Promosso da:



In collaborazione con:



MILANO – Torna **Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry**, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. La **VI edizione dell'evento** promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 Marzo e verrà trasmesso in live streaming da Milano.

Il tema trainante di questa sesta edizione è la grande occasione

rappresentata dal PNRR, il fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana dei prossimi cinque anni. La visione è originale. Più che ai contenuti del Piano e ai relativi fondi, questioni ormai ampiamente trattate, la sessione di apertura si concentrerà sull'impostazione che i principali protagonisti, governo, grandi committenti, fornitori di materie prime, semilavorati e personale stanno assumendo nei confronti delle opere previste.

La scarsità di materie prime e semilavorati e il conseguente aumento dei prezzi e la carenza di personale sono però un elemento che condizionerà la riuscita delle opere. All'argomento la sessione lascia grande spazio. "È la prima edizione del nostro evento post approvazione, in sede Ecofin nel luglio scorso, del PNRR italiano. Abbiamo discusso un anno sul cosa fosse opportuno contenesse il Programma. Ora, e nei prossimi anni, sarà decisivo confrontarsi e monitorare il *come* esso si attua. Alla Logistica, alla Mobilità sostenibile, al trasporto, alle infrastrutture sono destinati oltre 60 miliardi su 220: più del 25%. Dal contributo del nostro Settore passa, quindi, buona parte della ripresa e del rilancio del Paese e della sua economia. Siamo qui, imprese, organizzazioni di rappresentanza, mondo accademico, per alimentare con spunti ed analisi questo dibattito" afferma Guido Nicolini, Presidente di Confetra.

Punto forte della manifestazione è l'attenzione al contesto, ossia il mondo più ampio in cui logistici e industriali si trovano a muoversi. Ci troviamo certamente in piena *rivincita della geografia*, sicuramente del potere in senso lato, di cui quello economico, industriale e logistico sono una parte importante ma solo una parte. Prima una sessione dedicata al quadro geostrategico e geoeconomico di questo scorcio di Anni Venti, poi una disanima del cosiddetto Long Covid Economico, ossia degli effetti prolungati della crisi pandemica. "In questa fase di rilancio e di riforme, sotto la spinta del PNRR, riteniamo di avere una occasione unica per superare i gap infrastrutturali, procedurali ed organizzativi in cui ci dibattiamo da troppo tempo – avverte Betty Schiavoni, Presidente di Alsea. Questo è il momento in cui industria, logistica e politica devono allearsi, ognuno rispettoso del proprio ruolo e degli altri. Cominciamo da qui, dalla Macro Regione del Nord Ovest, asse trainante del Paese."

La seconda giornata dell'evento si apre infatti con un esame, tra mappatura e

individuazione delle linee di sviluppo, della regione logistico-industriale del Nord-Ovest. Lo sguardo si concentrerà poi sulle tendenze di lungo periodo dello sviluppo dell'interazione logistico-industriale. Prima il movimento alla digitalizzazione, poi la crescita della qualità dei servizi di trasporto a salvaguardia della qualità dei prodotti, in particolare nei trasporti a temperatura controllata.

L'ultima giornata è dedicata al tema dei temi dello sviluppo industriale e logistico, la sostenibilità e la circolarità, con uno speciale focus sulla questione energetica, sia a breve che a medio-lungo termine. La conclusione è tutta per le soluzioni, in particolare del problema dei problemi logistici oggi, la congestione, i ritardi e gli aumenti dei costi dei trasporti marittimi. Ecco, quindi, il multimodale ferroviario a lunga distanza, non solo sulla direttrice est-ovest ma anche su quella nord-sud, e il multimodale spesso dimenticato ma sempre più utilizzato in modo strategico da aziende di ogni tipo: il cargo aereo.

“A ogni edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry ci chiediamo se riusciremo a organizzare gli abbondanti argomenti di interesse che ci troviamo davanti in un evento unitario e coerente – osserva Riccardo Fuochi, Presidente di The International Propeller Club Port of Milan – che sia utile per gli operatori direttamente interessati ma anche per la politica e il pubblico più ampio, fornendo ai primi soluzioni e indicazioni operative, strategiche e tattiche, ai secondi una visione del mondo in cui le forze economiche vivono ogni giorno, e al pubblico un quadro che spiega tanti fenomeni che si rivelano importanti anche per la sua vita. Penso che ci siamo riusciti anche questa volta”.

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, PNRR, la grande occasione

PNRR e la grande occasione: torna con la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. Appuntamento il 9, 10 e 11 marzo a Milano e in live streaming.

Milano, Torna l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, **promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e verrà trasmesso in live streaming da Milano.**

Il tema trainante di questa sesta edizione è la grande occasione rappresentata dal PNRR, il fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana dei prossimi cinque anni. La visione è originale. Più che ai contenuti del Piano e ai relativi fondi, questioni ormai ampiamente trattate, la sessione di apertura si concentrerà sull'impostazione che i principali protagonisti, governo, grandi committenti, fornitori di materie prime, semilavorati e personale stanno assumendo nei confronti delle opere previste.

La scarsità di materie prime e semilavorati e il conseguente aumento dei prezzi e la carenza di personale sono però un elemento che condizionerà la riuscita delle opere. All'argomento la sessione lascia grande spazio. "È la prima edizione del nostro evento post approvazione, in sede Ecofin nel luglio scorso, del PNRR italiano. Abbiamo discusso un anno sul cosa fosse opportuno contenesse il Programma. Ora, e nei prossimi anni, sarà decisivo confrontarsi e monitorare il come esso si attua. Alla Logistica, alla Mobilità sostenibile, al trasporto, alle infrastrutture sono destinati oltre 60 miliardi su 220: più del 25%. Dal contributo del nostro Settore passa, quindi, buona parte della ripresa e del rilancio del Paese e della sua economia. Siamo qui, imprese, organizzazioni di rappresentanza, mondo accademico, per alimentare con spunti ed analisi questo dibattito" afferma Guido Nicolini, Presidente di Confetra.

Punto forte della manifestazione è l'attenzione al contesto, ossia il mondo più ampio in cui logistici e industriali si trovano a muoversi. Ci troviamo certamente in piena rivincita della geografia, sicuramente del potere in senso lato, di cui quello economico, industriale e logistico sono una parte importante ma solo una parte. Prima una sessione

dedicata al quadro geostrategico e geoeconomico di questo scorcio di Anni Venti, poi una disanima del cosiddetto Long Covid Economico, ossia degli effetti prolungati della crisi pandemica. “In questa fase di rilancio e di riforme, sotto la spinta del PNRR, riteniamo di avere una occasione unica per superare i gap infrastrutturali, procedurali ed organizzativi in cui ci dibattiamo da troppo tempo – avverte Betty Schiavoni, Presidente di Alsea. Questo è il momento in cui industria, logistica e politica devono allearsi, ognuno rispettoso del proprio ruolo e degli altri. Cominciamo da qui, dalla Macro Regione del Nord Ovest, asse trainante del Paese.”

La seconda giornata dell’evento si apre infatti con un esame, tra mappatura e individuazione delle linee di sviluppo, della regione logistico-industriale del Nord-Ovest. Lo sguardo si concentrerà poi sulle tendenze di lungo periodo dello sviluppo dell’interazione logistico-industriale. Prima il movimento alla digitalizzazione, poi la crescita della qualità dei servizi di trasporto a salvaguardia della qualità dei prodotti, in particolare nei trasporti a temperatura controllata.

L’ultima giornata è dedicata al tema dei temi dello sviluppo industriale e logistico, la sostenibilità e la circolarità, con uno speciale focus sulla questione energetica, sia a breve che a medio-lungo termine. La conclusione è tutta per le soluzioni, in particolare del problema dei problemi logistici oggi, la congestione, i ritardi e gli aumenti dei costi dei trasporti marittimi. Ecco, quindi, il multimodale ferroviario a lunga distanza, non solo sulla direttrice est-ovest ma anche su quella nord-sud, e il multimodale spesso dimenticato ma sempre più utilizzato in modo strategico da aziende di ogni tipo: il cargo aereo.

“A ogni edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry ci chiediamo se riusciremo a organizzare gli abbondanti argomenti di interesse che ci troviamo davanti in un evento unitario e coerente – osserva Riccardo Fuochi, Presidente di The International Propeller Club Port of Milan – che sia utile per gli operatori direttamente interessati ma anche per la politica e il pubblico più ampio, fornendo ai primi soluzioni e indicazioni operative, strategiche e tattiche, ai secondi una visione del mondo in cui le forze economiche vivono ogni giorno, e al pubblico un quadro che spiega tanti fenomeni che si rivelano importanti anche per la sua vita. Penso che ci siamo riusciti anche questa volta”.

Livorno Noi Newsletter
Leggi il quotidiano Scopri di più
Cambia edizione Livorno
Cecina-Rosignano Empoli
Grosseto Lucca Massa-Carrara
Montecatini Piombino-Elba Pisa Pistoia
Pontedera Prato Versilia
Toscana Edizioni: Livorno
Cecina-Rosignano Empoli
Grosseto Lucca Massa-Carrara
Montecatini Piombino-Elba Pisa Pistoia
Pontedera Prato Versilia
Toscana livorno cronaca Tra
Livorno e Tunisia il gemellaggio del mare
L'ambasciatore Sinaoui in visita all'Autorità Portuale Guerrieri: intensificare gli scambi e i collegamenti ro-ro
26 Novembre 2021
LIVORNO. Visita a Palazzo Rosciano dell'ambasciatore in Italia della Tunisia, Moez Sinaoui. Il diplomatico ha incontrato ieri il presidente Luciano Guerrieri. Ad accoglierlo, oltre al n.1 della Port Authority, il segretario generale Matteo Paroli, l'assessora al porto, Barbara Bonciani, il presidente di Confindustria di Livorno Piero Neri; la n.1 di Spedimar e **Confetra** Toscana, Gloria Dari; la presidente e il segretario di Asamar Livorno, rispettivamente Francesca Scali e Paolo Caluri; il presidente e l'ad

dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Rocco Nastasi e Raffaello Cioni. «La Tunisia Rappresenta per l'Italia un naturale interlocutore commerciale sulla sponda sud del Mediterraneo - ha detto Guerrieri - il porto di Livorno ha da tempo avviato proficui rapporti commerciali con Tunisi, come testimoniano i quasi 9.000 semirimorchi movimentati in porto tra gennaio e settembre tramite la compagnia di navigazione Cotunav. Il nostro obiettivo è quello di intensificare gli scambi e rafforzare, in particolare, i collegamenti ro/ro». L'ambasciatore Sinaoui ha dato la più ampia disponibilità in tal senso, evidenziando come oggi ci siano le condizioni per riprendere e intensificare il commercio tra i due paesi, anche istituendo nuovi collegamenti marittimi sia sul fronte dei rotabili e che su quello del traffico passeggeri. Piero Neri ha rimarcato l'importanza delle relazioni commerciali tra la Tunisia e l'Italia e ha precisato il ruolo strategico che l'Africa potrà giocare nell'ottica di una visione che abbia al suo centro la rilocalizzazione delle attività produttive in prossimità dei

luoghi di consumo (reshoring) e la valorizzazione del porto di Livorno quale nodo logistico strategico nell'ambito di un sistema integrato di trasporti e logistica nell'area pan-mediterranea. «Se Livorno saprà farsi trovare pronta con la Darsena Europa, nel porto potranno crearsi nuovi spazi per lo sviluppo del traffico rotabile e passeggeri», ha detto. Anche Francesca Scali ha sottolineato la storicità di un rapporto, quello tra Livorno e Tunisi, che risale alla fine degli anni 70 e che ha visto la compagnia di navigazione tunisina, la Cotunav, affermarsi quale interlocutore privilegiato dello scalo labronico in Africa. Un ragionamento simile è stato sviluppato da Gloria Dari. La premessa di fondo è che circa due terzi dell'export/import tunisino con l'Europa passa attraverso l'Italia: il rafforzamento della cooperazione tra i due Paesi e, nello specifico, tra Livorno e i porti tunisini, viene quindi visto come un ulteriore tassello verso l'adozione di politiche macro-regionali che assicurino un maggior coordinamento delle iniziative tese a implementare le relazioni

sponde del Mediterraneo.
«La giornata di oggi - ha dichiarato Barbara Bonciani - è il punto di partenza di un percorso proficuo di collaborazione che le due comunità intendono ulteriormente sviluppare nella prospettiva di un partenariato più forte tra l'Europa e il continente africano». Ora in Homepage
Trovato morto a 46 anni dalla mamma: «Claudio era affabile e bravissimo»
Stefano Taglione Trovato morto in casa a 72 anni dopo giorni: dramma in via Albertelli
Le scale del tribunale con le scarpe rosse: «Dedicate alle donne che sono state uccise»
Stefano Taglione
LE NOSTRE INCHIESTE Nel rischio di Mps altre 50 filiali a rischio chiusura 614 già cancellate
Cristiano Pellegrini
Eventi
I love Lego: i lettori del Tirreno al Palp di Pontedera con lo sconto
Le mostre imperdibili: I love Lego
Redazione Scriveteci
Rss/XML Pubblicità Privacy Gruppo SAE (SAPERE AUDE EDITORI) S.p.A., Viale Vittorio Alfieri n. 9 - 57124 Livorno - P.I. 01954630495
I diritti delle immagini e dei

espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Quattro chiacchiere con Umberto Ruggerone, Assologistica: trovare un approccio nuovo

LINK: <https://www.ilgiornaledellalogistica.it/4chiacchiere/qualtro-chiacchiere-con-umberto-ruggerone-assologistica-trovare-un-approccio-nuovo/>

Quattro chiacchiere con Umberto Ruggerone, Assologistica: trovare un approccio nuovo 0 Da RedazioneGdI il 25 Novembre 2021 4Chiacchiere Parlare di logistica con Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica dallo scorso giugno, amministratore unico di Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark è un viaggio nello spazio e nel tempo che apre porte inaspettate e pensieri laterali che hanno l'obiettivo di trovare soluzioni, o meglio, approcci nuovi a problemi radicati. Obiettivo? Preparare la logistica del futuro Dal suo curriculum salta subito all'occhio l'intensa frequentazione alla vita associativa. Cosa significa per lei essere giunto alla presidenza di Assologistica? Io sono contentissimo di essere Presidente. Credo molto nel valore dell'associazionismo e attribuisco alla partecipazione associativa un senso piuttosto alto. Cioè? Ritengo sia un modo preciso di affrontare il quotidiano. Ho scelto di dedicare parte del mio tempo al lavoro e parte al confronto e alla riflessione per capire come funziona ciò che mi ruota intorno. Lo

scambio in associazione serve quindi a questo? Esattamente. Io sono entrato in Assologistica venti anni fa per cercare di capire le dinamiche del settore in cui si stava sviluppando la mia carriera lavorativa. Lei è anche consulente del Gruppo Logistica Trasporti ed Economia del Mare di Confindustria, Presidente della Commissione innovazione digitale di **Confetra** e membro del Freight Leaders Council. Si sta chiedendo perché tutto questo? Non sarebbe la prima a farmi questa domanda. E la sua risposta è sempre la stessa? Sì. Tutto serve per comprendere i meccanismi di un settore complesso. Partecipare a realtà diverse, tra cui, a volte, ci sono anche delle idiosincrasie permette di creare degli spazi, aprire delle opportunità di incontro. Sulla base di queste premesse, quali sono gli obiettivi del suo mandato? Non ho mai voluto essere un presidente "da convegni" per questo ho definito un programma coinvolgendo l'attuale squadra di vicepresidenti (Pamela Calderoli, Riccardo Fuchi, Andrea Gentile,

Massimiliano Montalti, Renzo Sartori e Marco Spinedi, N.d.R.). Il programma è stato condiviso e sulla base di questo il Consiglio direttivo ha votato, dando fiducia non solo a me ma all'intero Comitato di Presidenza. Da dove nasce questa esigenza di collegialità? L'assetto organizzativo che abbiamo adottato riflette quello che secondo me è il DNA di Assologistica. Non siamo un'associazione di categoria, ma rappresentiamo una filiera. Rappresentiamo un insieme, una complessità. Mi piace sottolineare quanto la complessità sia un elemento fondante la nostra identità. Cosa invece non le piace? Diffido di chi sale su un palco, reale o figurato, dicendo: "vi spiego il concetto in due parole". In due parole o in centoquaranta caratteri non si spiega proprio mai niente. Banalmente, non è possibile. È possibile invece trovare soluzioni semplici a questioni complesse? Non credo. Per esperienza e per formazione sono convinto che il progresso non possa prescindere da un percorso basato sulle tappe di tesi, antitesi, sintesi. Solo dal confronto, anche radicale,

Puntando sulla dialettica hegeliana non c'è il rischio di rimanere in una sfera troppo, diciamo, teorica? È proprio il contrario: quando diventano concreti, i progetti sono sempre la sintesi di ciò che è possibile fare in quel momento. Di recente ha dichiarato: credo nell'importanza degli approcci prima che dei processi. Cosa significa? Le racconto una cosa. Prego. Una delle regole di San Benedetto dice: quando nell'abbazia c'è un problema, parlatene con tutti e per ultimo parlatene con il monaco più giovane, perché essendo arrivato per ultimo non ha contribuito a creare il problema. Significa che bisogna cercare un punto di vista diverso? Questa è la cosa più complicata, ma anche la più preziosa perché, e questo lo diceva invece Albert Einstein millequattrocento anni dopo, è difficilissimo risolvere un problema se non si cambia la procedura con cui quel problema è stato creato. Cosa fare quindi? Per prima cosa è necessario superare un limite che è comune e condiviso. Evitare cioè di dire: abbiamo sempre fatto così, quindi continuiamo a fare in questo modo. Scendiamo nel concreto: cosa fare per l'intermodalità ferroviaria? Come ho detto,

rendere efficace il trasporto intermodale in questo Paese, quando tutti i sacri testi dell'intermodalità spiegano che - rebus sic stantibus - il trasporto su ferro è pagante su lunghezze superiori a 300 - 400 km e tra Genova, il principale Porto Italiano e Milano, il più grande bacino d'utenza ci sono "solo" 140 km, è evidente quanto serva fare qualcosa che scardini l'assetto attuale. È insomma necessario cambiare la regola. Come si fa a cambiare la regola con chi la detiene? Non si fa: è impossibile. Per questo è importante guardare le cose anche da un altro punto di vista, mettendo in conto che, in ogni caso, qualcuno, per fortuna o purtroppo, dovrà perdere delle rendite di posizione. È difficile quando ognuno cerca di salvare il proprio orticello, soprattutto in ambito associativo. Le racconto un'altra cosa: durante la discussione di una proposta per risollevare il tasso di intermodalità (in Italia siamo al 6% mentre la media europea è intorno al 20%) mutuata da un provvedimento adottato con successo in Francia mi sono sentito dire, in prima battuta: "non siamo d'accordo perché questo non va a vantaggio dei nostri associati". Ma

telefonico è un vantaggio per gli associati? La realtà è che qualcosa di diverso ai nostri associati dovrà succedere perché altrimenti il sistema, che ha generato il problema, non si cambia. E com'è finita? Che ci siamo seduti attorno al tavolo, ne abbiamo discusso e abbiamo trovato una sintesi che ci ha messi d'accordo. La verità è che mai come oggi c'è bisogno di teste che abbiano la capacità di immaginare cose. E il bello è che le teste non dobbiamo cercarle: i logistici sono professionisti che tutti i giorni risolvono un sacco di problemi. Pensi cosa potrebbero immaginare se avessero la possibilità di pensare senza vincoli. C'è bisogno di qualcuno che abbia voglia, se ci fosse il foglio bianco, di mettersi in gioco. La carta d'identità La casa della logistica Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark Nome: Umberto Ruggerone Data e luogo di nascita: Novara, 30 Maggio 1971 Informazioni personali: Umberto ha due figli, Camilla e Michelangelo Studi: Scienze politiche con indirizzo storico politico internazionale, Scienze aziendali e organizzazione d'impresa, Master in gestione immobiliare Curriculum professionale: Ha iniziato la sua carriera al C.I.M. Interporto di Novara,

Gestione. Nel 2018 è entrato nel gruppo FNM, di cui è dirigente, assumendo la carica di amministratore unico di Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark. Da sempre molto attivo in ambito associativo, Ruggerone è stato Vice Presidente di Assologistica dal 2014 ed è attualmente consulente del Gruppo Logistica Trasporti ed Economia del Mare di Confindustria, oltre che Presidente della Commissione innovazione digitale di **Confetra**. Da giugno 2021 è Presidente di Assologistica. Hobby e passioni: Appassionato di storia, Umberto è, da trent'anni, il frontman dei Golpe: un gruppo rock che negli anni Novanta infiammava i palchi nei club del Nord Ovest d'Italia e che oggi è ancora in attività. Assologistica è la realtà associativa delle imprese di logistica, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali ed aeroportuali. Assologistica rappresenta oltre 250 aziende associate che operano in Italia: con 70.000 dipendenti diretti ed indiretti, con 22 milioni di metri quadrati di aree interne coperte, con 4,5 milioni di metri cubi di celle frigorifere e con 60 milioni di metri quadrati in terminal

proprie rappresentanze territoriali e con l'incontro tra i gestori delle infrastrutture per la logistica e gli operatori terzi che le utilizzano, Assologistica garantisce un'integrazione logistica a 360°. Malpensa Intermodale S.r.l. è una società posseduta al 100% da FNM S.p.A. È stata costituita a dicembre 2018 per svolgere servizi terminalistici nel settore del trasporto intermodale. L'oggetto sociale include attività di studio, promozione, coordinamento, svolgimento, gestione e commercializzazione legate al settore del trasporto merci. Malpensa Intermodale opera presso il terminal di Sacconago nel Comune di Busto Arsizio. Malpensa Distripark, società al 100% di FNM Spa, è stata costituita nell'ottobre 2019 e si occupa di tutte le attività che riguardano la gestione di strutture per la movimentazione delle merci, l'organizzazione logistica e la distribuzione fisica dei prodotti. Tra le altre attività possibili, lavori di riordino territoriale e opere di urbanizzazione e infrastrutturazione necessarie alla propria attività oltre che realizzazione, sviluppo e gestione di centri

logistiche e centri merci.
Alice Borsani Estratto
dell'articolo pubblicato sul
numero di Novembre 2021
de Il Giornale della Logistica
RIPRODUZIONE RISERVATA
© Copyright Il Giornale
della Logistica



THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS ORGANIZZA IL WEBINAR

"PNRR E FERROVIA AL SUD: ACCORCIAMO LE DISTANZE"

Lunedì 7 febbraio 2022
DALLE 17:30 ALLE 19:00

ISCRIZIONE GRATUITA:
[HTTPS://BIT.LY/3KXEUMN](https://bit.ly/3kxeumn)

Introduce i lavori

Umberto Masucci, Presidente Propeller Clubs

SESSIONE 1

Gli interventi del PNRR per lo sviluppo del settore ferroviario al Sud

Enrico Pujia, Direttore generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, MIMS

Anna Masutti, Presidente Rete Ferroviaria Italiana

SESSIONE 2

Stato dell'arte nel Mezzogiorno e le soluzioni per l'intermodalismo

Alessandro Panaro, Responsabile Infrastrutture, SRM

Fabrizio Vettosi, CEO VSL Club

Ne discutono

Andrea Agostinelli, Presidente AdSP Mar Tirreno Meridionale ed Ionio

Armando De Girolamo, Amministratore Unico Lotras

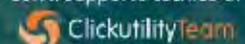
Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia

Claudio Ricci, CEO Interporto Campano

Modera

Maurizio De Cesare, Direttore PORTO&Interporto

Con il supporto tecnico di



Palermo - Roma - Salerno **Napoli** Bari - Brindisi - Taranto - Crotone

Sono trasporti eccezionali ma anche responsabili quelli del comparto siderurgico

LINK: https://www.ship2shore.it/it/logistica/sono-trasporti-eccezionali-ma-anche-responsabili-quegli-del-comparto-siderurgico_29140.htm



Logistica 25/11/21 17:50
Sono trasporti eccezionali ma anche responsabili quelli del comparto siderurgico FITE interrompe il blocco spontaneamente anche prima della risoluzione positiva della vertenza in atto. Storti (Trasporti Pesanti): 'Abbiamo interrotto lo stato di agitazione e astensione dai servizi, ma adesso urge un tavolo di confronto tra imprese, committenti e istituzioni' di Angelo Scorza

È stato revocato ieri lo stato di agitazione e astensione dai servizi in corso da una decina di giorni presso il comparto dell'autotrasporto di prodotti siderurgici, dopo la clamorosa e a prima vista iniqua misura adottata dal governo poche settimane fa sui limiti di peso accettati secondo il recente DL Infrastrutture, in vigore dall'11 novembre. A darne notizia a Ship2Shore sono, tra gli altri, Elvezio e Stefano Storti, titolari della Trasporti Pesanti di Piadena (Cremona), una delle

maggiori società in Italia che supportano la logistica delle acciaierie, associata a FITE Federazione Italiana Trasporti Eccezionali (a sua volta affiliata a **Confetra**) diventata rapidamente dalla sua costituzione un punto di riferimento associativo della speciale categoria, che ha diffuso un comunicato stampa al riguardo. 'La modifica dell'art. 10 comma 2bis del Codice della Strada ha improvvisamente determinato una confusione normativa, creando incertezze sulla validità dei permessi in essere e ulteriori disagi (rispetto a quelli già esistenti, come la carenza di autisti e mezzi ad esempio) per le imprese di autotrasporto che così hanno dovuto sospendere l'attività; la modifica infatti ci mette a rischio di chiusura, con conseguente grave impatto occupazionale, non solo per noi autotrasportatori ma anche per le altre imprese della filiera siderurgica' è la premessa della protesta inscenata da FITE, la quale

tuttavia ha voluto esprimere il massimo senso di responsabilità in una fase così delicata per tutto il Paese. 'La revoca del blocco confida in una auspicata urgente politica di confronto - fra vettori, committenti e istituzioni - cui è propedeutico il rapido avvio di un tavolo tecnico a tre con l'obiettivo primario di poter operare in condizioni agevoli e organizzate al più presto' conclude la nota, lanciando tuttavia un monito inequivocabile al potere legislativo. 'Ogni decisione che verrà assunta dal legislatore sarà valutata attentamente per evitare ulteriori disagi e difficoltà a tutta la filiera'. Ma non è stata solo FITE, peraltro, a partecipare alla manovra di sciopero indetto a partire dalla mezzanotte del 14 novembre (e fino alla risoluzione positiva della vertenza in atto, si anticipava) da una 'categoria costretta ad astenersi dal servizio, salvaguardando i committenti, i caricatori e

tutta la filiera del trasporto', perché ad esso si sono allineati praticamente tutti i membri associati alle altre due 'targhe datoriali - ma pare anche quelli non iscritti ad alcuna associazione ufficiale - ovvero la primigenia AITE Associazione Italiana Trasporti Eccezionali e la territoriale TEA Trasportatori Eccezionali Associati, per una volta una voce non fuori dal coro, ma anzi apparente apripista dell'iniziativa. I motivi della ruvida presa di posizione sono arcinoti: il DL Infrastrutture, approvato il 4 novembre in Senato e convertito in legge il 9 novembre, ha ridotto il limite di peso dei trasporti eccezionali - fatto salvo il caso che si trasporti un unico pezzo indivisibile - rispetto a quanto già in vigore, introducendo la categoria delle 5 assi e unificando quella delle 6-8 assi, riducendo così la massa per i complessi di veicoli a 8 assi dalle 108 a 86 tonnellate, come segue: limite di 38 tonnellate per i veicoli isolati a 3 assi (come già stabilito); limite di 48 tonnellate per i veicoli isolati a 4 assi (come già stabilito); limite di 72 tonnellate per i complessi di veicoli a 5 assi (novità); limite di 86 tonnellate per i complessi di veicoli a 6 o più assi (come già stabilito per le 6 assi, ridotto di 22 tonnellate per le 8 assi).

PARMA

LOGISTICA

Interporti, due nuovi ingressi per UIR: Gorizia e Marghera

25 GENNAIO 2022 - Redazione



Sale a 24 membri il numero degli associati all'organismo, guidato da Matteo Gasparato, che riunisce la quasi totalità delle strutture interportuali italiane

Milano - Con due nuove adesioni, sale a 24 il numero degli associati alla UIR, l'associazione presieduta da Matteo Gasparato (presidente dell'Interporto di Verona) che riunisce la quasi totalità delle strutture interportuali italiane.

"In attesa di accogliere altre richieste di iscrizione pervenute, l'assemblea dei soci UIR, infatti, recentemente ha approvato all'unanimità la richiesta di adesione dell'interporto di Gorizia (*nella foto*) e del terminal di Marghera - Carbones Italia, dopo una approfondita valutazione da parte di una apposita Commissione", riporta l'associazione in una nota.

Fanno oggi parte di UIR gli interporti di Bari, Bologna, Catania, Cervignano, Gorizia, Livorno, Marcianise, Mortara, Nola, Orte, Padova, Parma, Pordenone, Portogruaro, Porto Marghera, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Torino, Trento, Trieste, Vado Ligure, Venezia e Verona.

Con oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini, 50.000 treni arrivati/partiti ed oltre 65 milioni di tonnellate di merci (più di 2 milioni di TEU) annui, il sistema interportuale gioca un ruolo da protagonista nella logistica in Italia e, anche in chiave di programmazione PNRR, può rivestire un ruolo strategico in futuro per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, gli interporti contribuiscono ad evitare che una serie di costi esterni possano ricadere sulla comunità. Utilizzando i dati di traffico 2020, per il mondo appartenente a UIR, secondo stime favorisce una riduzione di circa 1.500.000 tonnellate di CO₂ (500 milioni di Euro non ricaduti sulla collettività) derivanti dallo spostamento del traffico merci dalla gomma alla ferrovia.

consacrazione del ruolo delle strutture interportuali in Italia, quali infrastrutture strategiche nazionali e servizi essenziali”.

“Abbiamo festeggiato i trent'anni di anniversario della legge 340/90, con un bando da circa 50 milioni di euro che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e tutta la struttura tecnica ha già ripartito i fondi tra gli interporti partecipanti, con una rapidità di tempi mai vista prima. Nel 2022 – continua Matteo Gasparato – puntiamo ad una non più eludibile riforma legislativa che dovrà svecchiare l'impianto normativo della Legge 340/90, che istitui trent'anni fa gli interporti. Penso che grazie anche al PNRR – Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, misura a favore interporti, si arriverà a soluzione anche di temi, che sono delle inutili “zavorre” e non consentono di far decollare le nostre strutture.”

Connessa e sostenibile, i trend della mobilità 2022

LINK: https://www.adnkronos.com/connessa-e-sostenibile-i-trend-della-mobilita-2022_11813g546D859CyFrXvFT



Connessa e sostenibile, i trend della mobilità 2022 26 gennaio 2022 | 08.35
LETTURA: 5 minuti La telematica guiderà nuovi modelli di business e la gestione della supply chain (Fotolia) Se, con la diffusione del Covid-19, il 2020 ha portato il mondo ad affrontare sfide nuove, nel 2021 è andato delineandosi l'impatto a lungo termine della pandemia, i cui risvolti coinvolgono non solo la quotidianità dei singoli, ma anche la gestione del business da parte delle aziende. Il contesto è in continua evoluzione anche nel settore della mobilità e, per affrontarlo al meglio, è necessario innanzitutto conoscere e comprendere le dinamiche che spingono al cambiamento. Per questo, guardando all'anno appena concluso e agli insight sul mercato della telematica, Geotab - leader globale in ambito IoT e veicoli connessi, ha identificato i 6 trend che caratterizzeranno il 2022. 1. Il valore dei dati nella gestione della supply

chain La diffusione di nuove abitudini di consumo conseguenti alla pandemia ha portato l'e-commerce a crescere, tanto che nel 2021 in Italia il mercato degli acquisti online ha registrato un valore del 21% superiore rispetto a quello del 2020. Le aziende dovranno quindi dotarsi di flotte adatte a rispondere alla domanda quotidiana dei consumatori. La sfida, tuttavia, sarà un'altra: la carenza di autisti. Recenti stime di **Confetra** indicano che nel Belpaese sono più di 5.000 i conducenti di mezzi pesanti e di furgoni che mancano all'appello. Per far fronte a tale situazione, diventerà fondamentale per le aziende implementare soluzioni di telematica che aiutino i fleet manager a gestire la flotta e la forza lavoro a disposizione, ottimizzando mezzi e percorsi con la massima efficienza. Inoltre, per comparti strategici come quelli del Food Delivery, Grocery Alimentare e farmaceutico, continuerà ad

essere fondamentale la corretta gestione del trasporto refrigerato, incluso il monitoraggio costante e in tempo reale della temperatura e dei veicoli, che diventerà sempre più comune nel settore della logistica. 2. L'evoluzione dei modelli di mobilità: dal MaaS al Digital Rental Nei prossimi mesi andrà ulteriormente affermandosi un cambiamento di paradigma per cui l'oggetto del trasporto non verrà più concepito come semplice proprietà personale ma come vero e proprio servizio, favorendo così la diffusione del cosiddetto Mobility as a Service (MaaS). Tale modello, nato da una visione della mobilità sempre più condivisa e sostenibile, si sta evolvendo per coinvolgere anche gli ambiti della mobilità elettrica e della micromobilità, che porteranno le aziende a dotarsi di soluzioni più ampie (dalle auto, alle biciclette e ai monopattini elettrici). Tra queste, il

Corporate Car Sharing diventerà sempre più la nuova norma, specialmente nei primi 6 mesi dell'anno: le aziende stanno infatti riorganizzando i processi di travel management, implementando modelli di condivisione dei veicoli che riducano i costi e le emissioni, anche grazie alla tecnologia. Un trend apprezzato anche dagli utenti finali, tanto che una recente ricerca condotta da Geotab ha evidenziato che ben 6 italiani su 10 rinuncerebbero alla propria auto aziendale per il corporate car sharing, contribuendo così a ridurre l'impatto ambientale. MaaS e Corporate Car Sharing proseguiranno quindi il loro percorso evolutivo portando, soprattutto nella seconda metà del 2022, alla sempre maggiore diffusione del modello in abbonamento e pay per use (particolarmente vantaggioso se applicato ai veicoli elettrici utilizzati per spostarsi in centro, nelle grandi città). Parallelamente, si assisterà a un progressivo assottigliamento delle soluzioni di noleggio, che passeranno dai tradizionali modelli di leasing e renting a opzioni sempre più orientate alle esigenze dell'utente finale: si svilupperanno quindi soluzioni intermedie di Digital Rental, non più

legate modelli predefiniti di lungo e breve termine, che consentiranno di gestire virtualmente il veicolo tramite piattaforme digitali e smartphone, all'insegna della flessibilità. 3. Impegno concreto per la sostenibilità Il cambiamento climatico è una delle questioni più importanti del nostro tempo, come provato dall'impegno dimostrato da governi e aziende durante la recente conferenza COP26 di Glasgow. In particolare, l'industria dei trasporti è uno dei settori maggiormente inquinanti, secondo solo a quello dell'edilizia: per raggiungere gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite le aziende dovranno continuare a mettere in campo politiche concrete di riduzione dell'impronta di carbonio, che iniziano con una gestione oculata delle proprie flotte (siano queste composte da veicoli a combustione interna o elettrici) anche tramite policy aziendali rinnovate in materia di viaggi e trasferte. 4. Veicoli elettrici: per sostenere le nuove tecnologie serve un'infrastruttura adeguata Il 2022 sarà l'anno dei veicoli elettrici e vedrà un ampliamento delle tecnologie e delle industrie coinvolte: dallo sviluppo di nuovi modelli di mezzi pesanti all'introduzione di

nuove tecnologie per le batterie allo stato solido, fino ai piani di mobilità richiesti ai fleet manager che dovranno essere orientati alla riduzione delle emissioni (a tale scopo, per esempio, Geotab offre Evsa, un tool che aiuta le aziende a valutare quali veicoli elettrici si adattino meglio alle loro esigenze). Nonostante l'entusiasmo dimostrato a livello istituzionale, tuttavia, in Italia si avverte ancora un clima di incertezza. Se da una parte la scarsa disponibilità di veicoli nuovi spingerà il mercato dell'usato, dall'altra la mancanza di un'infrastruttura di ricarica solida frena l'adozione di veicoli elettrici puri, come dimostrato dagli ultimi dati Unrae che vedono le immatricolazioni di ibride plug-in ancora in testa. Nei prossimi 12 mesi le municipalità dovranno quindi saper sfruttare la spinta data dal Pnrr per predisporre e allargare l'infrastruttura, soprattutto nelle aree extraurbane e autostradali. 5. Insurtech: la nuova frontiera delle assicurazioni Non solo fleet management. La telematica sarà la chiave per aprire la porta anche a tutti i vantaggi dell'Insurtech, che vede l'innovazione tecnologica applicata all'industria assicurativa. L'analisi dei dati dei veicoli

offre infatti insight dettagliati sulle abitudini di guida (dalla velocità al grado di accelerazione, fino alle caratteristiche della frenata e molto altro), utili per sviluppare prodotti assicurativi personalizzati in funzione dello stile di guida.

6. Telematica per lo sviluppo dei veicoli connessi

Nel settore della mobilità il fattore abilitante di nuovi modelli di business, gestione smart della supply chain e dei veicoli elettrici è la telematica. Quest'anno si proseguirà sulla strada già intrapresa nel 2021, continuando a investire sulla comunicazione Vehicle-to-Vehicle (V2V) per sviluppare sistemi anticollisione sempre più sofisticati per la prevenzione degli incidenti, favorendo altresì un generale miglioramento della circolazione. Grazie ai dati raccolti dai veicoli connessi, sarà possibile costruire modelli predittivi di nuova generazione che possano non solo migliorare la manutenzione del mezzo e ottimizzare i costi, ma anche aumentare la sicurezza del conducente e dell'ecosistema di veicoli circostanti. Riproduzione riservata

Organizzato da:



CORSO DI FORMAZIONE PER ADDETTI ALLE SPEDIZIONI

Aziende partner:



Info: Via Luigi Gordigiani, 42/B int. 50127 FIRENZE
Tel. 055-352225 - Cell. 3334633773
e-mail: daniela.frediani@assotosca.it

Info: Via Tagliamento 16 FIRENZE
Tel. 055-6820681
e-mail: info@ssati.it

Corso formazione per addetti alle spedizioni

— OBIETTIVO DEL CORSO

L'attività formativa consente di acquisire le competenze tecniche e specialistiche in merito alla gestione della merce, processi di spedizione della stessa attraverso più vettori e nel rispetto della normativa cogente.

— PROPOSTA FORMATIVA

Modulo trasversale di time management, Modulo economico IVA, tasse
Modulo diritto contrattuale, spedizioni e trattamento dati, Sicurezza sui luoghi di lavoro
Modulo introduttivo, Modulo il trasporto, Modulo tecnico operativo
Modulo in lingua inglese, Modulo informatico, Modulo on the job

— **DESTINATARI** Il corso è rivolto a 20 diplomati/laureati 20 -29 anni (non compiuti)

— **DURATA** 228 ore di formazione in aula + 3 mesi di stage

— **SEDE DEL CORSO** Via Luigi Gordiniani 42B, Firenze, AssoTosca
Via Tagliamento 16, Firenze, Scuola di Scienze Aziendali e Tecnologie Industriali "Piero Baldesi"

— **SCADENZA DOMANDE** 1 MARZO 2022

— **COLLOQUIO DI SELEZIONE** Dal 7 al 10 marzo 2022

— **INIZIO CORSO** 14 marzo 2022

— **RICONOSCIMENTO** Attestato di frequenza

— MODALITÀ D'ISCRIZIONE

Scarica il bando e la domanda pubblicati sui siti <https://www.assotosca.it> e www.ssati.it

— **COSTO ISCRIZIONE E FREQUENZA** 2500 IVA inclusa

Logistica

Tempi più che maturi per la riforma degli interporti Italiani

Gasparato, Presidente UIR, fa pressing sulle istituzioni: "Nel 2022 auspichiamo una legge attesa dal 1990"



di

Gasparato

"Con le due nuove adesioni – quella dell'Interporto di Gorizia SDAG e del terminal di Marghera della Carbones Italia, approvate all'unanimità dall'assemblea dei soci UIR dopo una approfondita valutazione da parte di una apposita Commissione - sale a 24 il numero degli associati alla UIR, così da riunire la quasi totalità delle strutture interportuali italiane" spiega il presidente dell'Interporto di Verona Quadrante Europa. "E siamo in attesa di accogliere altre richieste di iscrizione già pervenute. Il nostro cluster - fanno oggi parte di UIR gli interporti di Bari, Bologna, Catania, Cervignano, Gorizia, Livorno, Marcianise, Mortara, Nola, Orte, Padova, Parma, Pordenone, Portogruaro, Porto Marghera, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Torino, Trento, Trieste, Vado Ligure, Venezia e Verona - con oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica e 5 milioni di metri quadri di magazzini, 50.000 treni arrivati/partiti ed oltre 65 milioni di tonnellate di merci (più di 2 milioni di TEU) annui, è assoluto protagonista della logistica in Italia e, anche in chiave di programmazione PNRR, può rivestire un ruolo strategico in futuro per lo sviluppo del comparto logistico e del sistema industriale italiano".

Gasparato a maggior suffragio cita anche la sostenibilità ambientale del sistema che rappresenta. "Gli interporti contribuiscono ad evitare che una serie di costi esterni possano ricadere sulla comunità. Utilizzando i dati di traffico 2020, il mondo appartenente a UIR favorisce una riduzione di 1.500.000 tonnellate di CO2 e 500 milioni di Euro non ricaduti sulla collettività, derivanti dallo spostamento del traffico merci dalla gomma alla ferrovia.

In sintesi, i numeri di UIR e le nuove richieste di adesioni confermano il cambio di passo impresso all'associazione che ci ha consentito di fare un salto di qualità. L'associazione, infatti, si è dotata di una nuova struttura organizzativa, con il segretario generale Marcello Mariani, ed è proiettata verso l'obiettivo della definitiva consacrazione del ruolo delle strutture interportuali in Italia, quali infrastrutture strategiche nazionali e servizi essenziali".

A novembre 2021 il Presidente di Interporto Padova spa Franco Pasqualetti era stato nominato vicepresidente ad affiancare i vicepresidenti, Rocco Guido Nastasi (Vicario) e Claudio Ricci, e le sue dichiarazioni erano state allineate. "Gli interporti sono un elemento fondamentale della catena logistica per il rafforzamento della green e blue economy. Noi possiamo e dobbiamo giocare un ruolo chiave nella ripresa economica del nostro Paese, necessariamente attenta ai temi della sostenibilità ambientale ed economica. UIR svolgerà in pieno il suo ruolo di rappresentanza delle infrastrutture logistiche terrestri nei confronti di tutti i soggetti istituzionali interessati, perché siano valorizzate tutte le potenzialità e opportunità che mettiamo a disposizione della nostra economia".

Adesso, dopo tanto seminare, secondo UIR è arrivato il momento di passare all'incasso.

"Abbiamo festeggiato oltre 30 anni di anniversario della legge 240/90 con un bando da 50 milioni di euro che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con tutta la struttura tecnica, ha già ripartito i fondi tra gli interporti partecipanti, con una rapidità di tempi mai vista prima" continua Gasparato. "Nel 2022 puntiamo ad una non più eludibile riforma legislativa che dovrà svecchiare l'impianto normativo di una legge quadro che istituisce gli interporti. Grazie al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, misura a favore interporti, si arriverà a soluzione di temi che sono inutili zavorre e non consentono di far decollare le nostre strutture".

Assiterminal: serve uniformità su applicazioni norme in tema di canoni e concessioni

Author : com

Date : 27 Gennaio 2022

(FERPRESS) - Genova, 27 GEN - "Dai nuovi uffici operativi di Genova, tra un treno e l'altro per Roma e non solo, da Assiterminal l'agenda per il 2022 è già ben oltre pagina 1. Il 2 febbraio seconda convocazione del Tavolo Mare! Prima richiesta? Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è!"

Così Assiterminal in una nota. "Mentre il DL Concorrenza abbrevia (si fa per dire) il suo iter (è stata indicata maggio come dead line per la conversione ...) è evidente che senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada: il tempo per dare vita a un unico Regolamento sulle concessioni portuali di sarebbe ancora e potrebbe ridare al MIMS un impulso, quel ruolo di regolatore e regista che negli anni sembra essersi disperso ma che tutti gli chiediamo di riprendersi nei fatti.

Sennò hanno ragione Luigi Merlo quando parla di un MIMS sempre più simile a un centro studi o Alessandro Santi che ripetutamente chiede concretezza per esempio sul tema dragaggi o delle fonti energetiche o ancora Mario Mattioli che non si è ancora stancato di chiedere "semplificazioni".

Ripetutamente assistiamo a diverse interpretazioni da parte di alcune ADSP sull'applicazione delle norme in tema ad esempio di riduzione dei canoni concessori o sulle proroghe delle concessioni, o leggiamo di salti in avanti su regolamenti per il rinnovo o la ridistribuzione delle concessioni demaniali tailor made. Non riusciamo a comprendere il persistere, tra altri aspetti, delle difficoltà di accettare e mettere in pratica, i principi del riequilibrio economico-finanziario delle concessioni di fronte, tra l'altro, alle sfide che digitalizzazione e sostenibilità pongono sia al concessionario privato che al concedente Stato.

Non si dica che la frammentazione del cluster imprenditoriale indebolisce la rappresentatività: sulla stragrande maggioranza del merito delle questioni siamo tutti allineati, anche con i sindacati; tra noi c'è chi deve mediare di più o di meno ma stiamo portando avanti le stesse proposte, abbiamo gli stessi obiettivi.

E' evidente sui temi della procedura di infrazione sulla tassazione dei canoni, sull'istituzione di un fondo per i lavoratori portuali, sulla richiesta di riconoscere capacità di investimento del privato a fronte di strumenti di flessibilità concessorie, giuso per fare alcuni esempi. Abbiamo il "sudoco" sulla carta ma ancora porti con propri PCS e altre amministrazioni che dialogano solo tra loro: altro che cyber risks assesment!

In tutto questo ancora grazie che dal dl 34/2020 alla l.215/2021 per buona volontà di alcuni funzionari del MIMS e la sensibilità di alcuni politici circa 40 milioni di euro di misure a sostegno del settore si siano (meglio forse dire, sarebbero) ottenuti: ma che fatica sentirsi ripetere il mantra "chissà cosa dirà il MEF" e "chissà come le interpreterà l'ADSP di turno".

Ciascuno ha i suoi modelli, da Trieste a Genova, passando per Ravenna e Palermo: è pur vero che i Kingmaker ormai cambiano di continuo ma i presupposti per realizzare un sistema logistico portuale efficace ci potrebbero ancora essere, attraverso un modello in cui i puzzle si tengano senza disperderne i pezzi: a proposito, ricordiamoci che lo sciopero dello scorso 17 dicembre è solo "sospeso!", conclude l'associazione.

I primi chiarimenti per il settore Trasporti e Logistica

ItaOggi pubblica la circolare 10 gennaio 2022, n. 2 della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica avente a oggetto: "Dogane - Sportello Unico Doganale e dei Controlli - SUDOCO - DPR 29.12.2021, n.235, su G.U. n.310 del 31.12.2021"

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del provvedimento in oggetto è in vigore il SUDOCO, lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli che consente la razionalizzazione e velocizzazione dei controlli in import ed export necessari all'assolvimento delle formalità doganali.

Parte ora la fase prodromica all'avvio concreto dello sportello. Si prevede infatti che il coordinamento telematico di tutti i controlli debba essere realizzato mediante accordi di cooperazione tra l'Agenzia Dogane e Monopoli e le altre Amministrazioni interessate e che l'interoperabilità sia garantita tramite il Sistema Pubblico di Connettività e Coope-

razione - SPC - di cui al Codice dell'Amministrazione Digitale.

Presso l'Agenzia Dogane e Monopoli deve essere istituito il Portale SUDOCO che fungerà da interfaccia unica per l'attivazione, la tracciabilità dello stato e per la conclusione e consultazione dei vari procedimenti e controlli necessari all'assolvimento delle formalità, ferme restando la vigenza dei sistemi informativi vigenti a livello comunitario.

Gli operatori dovranno utilizzare il Portale per avvalersi dell'esecuzione contemporanea e nello stesso luogo dei controlli contestuali alla presentazione della merce. All'atto della presentazione della dichiarazione doganale, o della presentazione della merce in dogana, sarà il sistema informativo dell'Agenzia ad attivare i processi di interoperabilità necessari all'avvio dei controlli attraverso il Portale. I controlli sanitari avranno carattere prioritario in particolare per quanto riguarda le modalità e la frequenza dei controlli presso i Punti di

Controllo Frontalieri.

Nella versione originaria del provvedimento approvata dal Consiglio dei Ministri si prevedeva il ricorso al SUDOCO da parte degli operatori anche per i procedimenti prodromici alla presentazione della dichiarazione doganale e si richiamavano i tempi di cui all'articolo 20 del D.Lgvo n.169/2016 per lo svolgimento dei controlli (un'ora per i control-

li documentali e cinque ore per i controlli fisici). Entrambe le previsioni non sono più contenute nel provvedimento definitivo.

Riguardo alla governance, sarà costituita dal Comitato di coordinamento e monitoraggio del SUDOCO presieduto dal Direttore Generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli e composta dal Comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, dal Presidente dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, da un dirigente generale per ogni amministrazione interessata, dal Direttore dell'Autoità nazionale UAMA del Ministero degli Affari Esteri relativamente alla materia degli armamenti, e al Direttore della Pesca e acquacoltura del Ministero delle Politiche agricole, dai dirigenti di vertice responsa-

bili dei sistemi informativi dell'Agenzia Dogane e Monopoli, dai Presidenti delle Società di gestione aeroportuali, da tre rappresentanti delle Regioni designati dalla Conferenza delle Regioni e province autonome, dal comandante generale del Corpo della Guardia di Finanza e da un dirigente generale dell'Agenzia Entrate. Al Comitato potranno essere invitati a partecipare rappresentanti delle associazioni di categoria più rappresentative sul piano nazionale individuante secondo la specifica competenza in ordine alle materie di volta in volta trattate.

Al fine di potenziare le azioni di semplificazione il suddetto Comitato si potrà raccordare con i Comitati di indirizzo delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate laddove costituiti. Il supporto logistico all'attività locale del SUDOCO dovrà essere fornito a titolo gratuito dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle Società di gestione aeroportuale e dai gestori delle strutture logistiche interessate.

Si fa riserva di tornare sull'argomento al concreto avvio dello Sportello.

"Usiamo il tavolo del Mare per il regolamento sulle concessioni"

Dai nuovi uffici operativi di Genova, fra un treno e l'altro per Roma e non solo, da Assiterminal l'agenda per il 2022 è già ben oltre pagina 1. Il 2 febbraio seconda convocazione del Tavolo Mare: Prima richiesta dell'associazione? "Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è"

Genova - Dai nuovi uffici operativi di Genova, fra un treno e l'altro per Roma e non solo, da Assiterminal l'agenda per il 2022 è già ben oltre pagina 1. Il 2 febbraio seconda convocazione del Tavolo Mare: Prima richiesta dell'associazione? "Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è. Mentre il decreto legge Concorrenza abbrevia, si fa per dire, il suo *iter* (è stata indicata maggio come scadenza per la conversione) è evidente che senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada: il tempo per dare vita a un unico Regolamento sulle concessioni portuali ci sarebbe ancora e potrebbe ridare al ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile un impulso, quel ruolo di regolatore e regista che negli anni sembra essersi disperso ma che tutti gli chiediamo di riprendersi nei fatti. Sennò hanno ragione - commentano ancora da Assiterminal - Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, quando parla di un Mims sempre più simile a un centro studi o Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che ripetutamente chiede concretezza per esempio sul tema dragaggi o delle fonti energetiche o ancora Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che non si è ancora stancato di chiedere semplificazioni".

Sul tema della concessioni, spiegano i terminalisti della Confetra, "ripetutamente assistiamo a diverse interpretazioni da parte di alcune Autorità di sistema portuale sull'applicazione delle norme in tema ad esempio di riduzione dei canoni concessori o sulle proroghe delle concessioni, o leggiamo di salti in avanti su regolamenti per il rinnovo o la ridistribuzione delle concessioni demaniali su misura. Non riusciamo a comprendere il persistere, tra altri aspetti, delle difficoltà di accettare e mettere in pratica, i principi del riequilibrio economico-finanziario delle concessioni di fronte, tra l'altro, alle sfide che digitalizzazione e sostenibilità pongono sia al concessionario privato che al concedente Stato. Non si dica - aggiungono da Assiterminal - che la frammentazione del cluster imprenditoriale indebolisce la rappresentatività: sulla stragrande maggioranza del merito delle questioni siamo tutti allineati, anche con i sindacati, tra noi c'è chi deve mediare di più o di meno ma stiamo portando avanti le stesse proposte, abbiamo gli stessi obiettivi. E' evidente sui temi della procedura di infrazione sulla tassazione dei canoni, sull'istituzione di un fondo per i lavoratori portuali, sulla richiesta di riconoscere capacità di investimento del privato a fronte di strumenti di flessibilità concessorie, giusto per fare alcuni esempi".

E' vero che tra i risultati raggiunto, almeno sulla carta, c'è il Sudoco, lo sportello unico doganale, ma ancora ogni porto ha il proprio sistema operativo (Pcs) e altre amministrazioni dialogano solo tra loro: "Altro che cyber risks assesement - commentano da Assiterminal - In tutto questo ancora grazie che dal dl 34/2020 alla legge 215/2021 per buona volontà di alcuni funzionari del Mims e la sensibilità di alcuni politici circa 40 milioni di euro di misure a sostegno del settore si siano (meglio forse dire, sarebbero) ottenuti: ma che fatica sentirsi ripetere il mantra "chissà cosa dirà il ministero dell'Economia" e "chissà come le interpreterà l'Adsp di turno". Ciascuno ha i suoi modelli, da Trieste a Genova, passando per Ravenna e Palermo: è pur vero che i kingmaker ormai cambiano di

continuo ma i presupposti per realizzare un sistema logistico portuale efficace ci potrebbero ancora essere, attraverso un modello in cui i puzzle si tengano senza disperderne i pezzi: a proposito, ricordiamoci - concludono dall'associazione - che lo sciopero dello scorso 17 dicembre è solo "sospeso".

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



» LUIGI ANGELICA

27 Gennaio 2022 — News

La presa di posizione di Assiterminal Concessioni, «AdSP in ordine sparso»

di Redazione

Mentre si avvicina la dead line per la conversione del Decreto Concorrenza, fissata per Maggio, Assiterminal chiede un colpo di reni al Governo e, in particolare, al Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili: “Il tempo per dare vita a un unico Regolamento sulle concessioni portuali ci sarebbe ancora – afferma l’Associazione dei terminalisti italiani – e potrebbe ridare al MIMS un impulso nel suo ruolo di regolatore e regista che negli anni sembra essersi disperso”.

Assiterminal lamenta la disomogenea interpretazione delle norme da parte delle Autorità di Sistema Portuale. Che su temi come quello della riduzione dei canoni

concessori o delle proroghe, si muovono in ordine sparso, facendo, anche, “salti in avanti su regolamenti per il rinnovo o la redistribuzione delle concessioni demaniali tailor made”.

“Non riusciamo a comprendere il persistere, tra altri aspetti, delle difficoltà di accettare e mettere in pratica, i principi del riequilibrio economico-finanziario delle concessioni di fronte, tra l’altro, alle sfide che digitalizzazione e sostenibilità pongono sia al concessionario privato che al concedente Stato” afferma Assiterminal.

Trasportounito: tir italiani senza autisti. Proponiamo imprese-scuola

(FERPRESS) – Roma, 28 GEN – Il rischio di collasso del sistema dei trasporti e logistico per la carenza ormai entrata in fase acuta di autisti e conducenti di Tir ha ormai sfiorato il tetto dell'emergenza nazionale. Trasportounito non ha solo denunciato la gravità della situazione ma ha deciso di lanciare una proposta per affrontare questa emergenza che rischia di minare l'intero sistema economico italiano: realizzare l'addestramento di nuovi conducenti di veicoli industriali nell'ambito di identificate imprese-scuola, previa acquisizione dell'abilitazione alla guida e superamento dell'esame CQC; questa è la proposta centrale di un progetto articolato che l'associazione Trasportounito ha depositato sul tavolo della "commissione conducenti" recentemente costituita, presso l'Albo degli Autotrasportatori, su indicazione del Viceministro.

Secondo il Segretario Generale di Trasportounito, Maurizio Longo, l'emergenza impone provvedimenti immediati. "La complessità del problema – ha sottolineato Longo – deve necessariamente prevedere interventi articolati finalizzati ad una diversa concezione dell'addestramento e di gestione amministrativa anche per quanto riguarda i potenziali conducenti extracomunitari". E la proposta prevede un vero e proprio protocollo contenente modifiche normative, incentivi economici e procedure ministeriali dedicate fra le quali, a titolo esemplificativo, occorrono:

- Incentivi per la costituzione di "imprese-scuola" accreditate, in grado di realizzare formazione pratica di guida ai nuovi conducenti;
- Eliminazione dell'obbligatorietà del corso iniziale CQC consentendo la contemporaneità dell'esame CQC con quello della patente di guida;
- Programmi formativi semplificati in logica digitale;
- Uffici dedicati alla gestione amministrativa per i potenziali conducenti extra comunitari;
- Procedure preferenziali per le patenti professionali nell'ambito della motorizzazione;
- Eliminazione del contributo del reddito di cittadinanza a tutti i soggetti detentori della patente di categoria "C".

MSC in Ita, a ShipMag Albertini (ANAMA): “Opportunità per sviluppare finalmente il settore cargo aereo”

Leonardo Parigi

Il numero uno dell'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree aggiunge: “Malpensa sarebbe hub ideale”

Milano – A pochi giorni dal manifestato interesse di MSC di entrare in ITA, si riunisce oggi il primo cda del vettore che ha sostituito la vecchia Alitalia. Il tema non potrà che essere parte della riunione, anche se prima di una seria considerazione della questione dovrà esprimersi il Ministero dell'Economia, principale azionista della compagnia di bandiera. Il consiglio di amministrazione dovrà dare il via libera al nuovo “Piano Strategico Quinquennale”, mettendo nero su bianco quelle che sono le attuali direttrici di crescita per l'azienda. Linee strategiche che però potrebbero cambiare, se si verificheranno le condizioni per il reale ingresso del colosso della logistica, insieme a Lufthansa. “Se MSC entrerà davvero nella compagnia, lo vedremo nel corso del tempo. Certo è che sarebbe una grande opportunità per sviluppare finalmente il settore cargo aereo”, **commenta a ShipMag Alessandro Albertini, Vicepresidente di Fedespedi e Presidente Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree).**

“Il quadro attuale post pandemico ci consegna un Paese che ha grandi possibilità, e che per la prima volta dopo tempo si conferma anche terra di opportunità per grandi investitori, italiani e stranieri. **Lufthansa ha tutte le carte in regola per dare il giusto input per la crescita del settore cargo, che in Italia è sempre stato visto in seconda battuta rispetto al traffico passeggeri, e le capacità di MSC in generale fanno ben sperare per la crescita del settore**”. Lo scorso lunedì 24 il gruppo controllato da Gianluigi Aponte ha fatto tremare la terra del mondo logistico con la nota in cui si annunciava la volontà di entrare in ITA, insieme alla compagnia tedesca. “L'interesse del gruppo MSC deriva dalla possibilità di attivare sinergie positive per entrambe le società sia nel settore cargo che passeggeri in cui il gruppo è leader a livello globale”, recitava la nota aziendale. “Il nostro Paese”, prosegue Albertini, “ha diverse criticità da questo punto di vista. Circa il 30% delle merci in entrata e uscita dall'Italia passa attraverso aeroporti europei, il che significa extra costi e tempistiche differite, perché hub come Francoforte, Parigi o Amsterdam danno priorità al proprio mercato interno in determinati periodi. Avere un operatore forte e strutturato potrebbe darci maggiore libertà, velocità e competitività, anche in ambito continentale”.

Dopo aver superato Maersk come quota totale di container trasportati nel mondo, a inizio anno, la compagnia dell'armatore sorrentino ha siglato partnership e numerose acquisizioni. **Oggi, la possibilità che MSC diventi anche il principale operatore cargo e passeggeri in Italia. “Certamente Malpensa sarebbe l'hub naturale per il trasporto merci di ITA, tanto più se in**

Ma non significherebbe affidare quasi completamente la logistica nazionale a un singolo operatore, con tutti i rischi conseguenti? **“È importante che un'operazione del genere, qualora avesse luogo, venisse seguita con attenzione da una regia governativa”**, prosegue ancora Albertini. “Non vedo grandi problemi di concorrenza. Pensiamo ad Amazon: meglio avere allora un partner strategico noto, le cui finalità e strategie convergono sulle possibilità di crescita nazionali. MSC dentro a ITA, supportata da un partner come Lufthansa, potrebbe rappresentare la perfetta sinergia tra le ipotesi di potenziamento infrastrutturali italiane e la possibilità reale di un grande investitore”.