



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Giugno 2022

PORTO DI RAVENNA

Container, traffici in crescita

Il potenziale è ancora maggiore



Le cifre fornite dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, durante la presentazione di uno studio

Imminente la firma da parte del presidente del Consiglio, Mario Draghi, dell'istituzione della Zona logistica semplificata, con sgravi fiscali su investimenti e attività logistiche

RAVENNA ANDREA TARRONI

Progetto Hub Portuale di Ravenna: lunedì iniziano i lavori anche sulle banchine, partendo da quella Bunge. Intanto arrivano i dati di maggio sui container: superano del 23 per cento i traffici dello stesso mese del 2021. E sono superiori del 49 per cento rispetto a quelli del 2019. Anche i rotabili superano del 23,5%, nel maggio appena passato, i numeri del 2021.

Sono le cifre snocciate ieri dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, durante la presentazione dello studio "Analisi dei flussi marittimi container da e per il Porto di Ravenna", affidato dall'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali a Srm (Centro Studi specializzato nell'Economia del Mare collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). Nella giornata, conclusa da Guido Nicolini (Presidente Confetra) e Silvia Moretto (Presidente Fedespedi), è stata anche annunciata, dall'assessore alle Infrastrutture e Trasporti della Regione, Andrea Corsini, l'imminenza (prevista per la prossima settimana) della firma da parte del presidente del Consiglio, Mario Draghi, dell'istituzione della Zona logistica semplificata (Zls) per il porto di Ravenna e per varie realtà di smistamento merci collegate, con importanti sgravi fiscali su investimenti e attività logistiche.

Se l'inizio dell'anno è stato positivo e lo è rimasto nonostante i traffici legati al Mar Nero si siano dovuti azzerare per via della guerra (la crescita generale delle movimentazioni ha visto un'ascesa del 7,5% fra gennaio e maggio, che per i container è stata del 19%) il potenziale è ancora più importante. L'analisi del contesto è stata presentata da Alessandro Panaro di Srm: «Il valore dell'import ed export in Emilia Romagna - ha spiegato - ha sfiorato i 30 miliardi di euro nel 2019, con una crescita del 21 per cento sul 2014. L'ascesa è stata importante per settori storicamente importanti come la meccanica (9 per cento di crescita), ma l'ambito che ha visto il maggiore sviluppo è stato quello dell'agroindustria (41 per cento). Con un'esplosione degli arrivi da lungo raggio (69,1% in più), con l'Asia orientale che risulta il mercato in maggior crescita». Per capire il potenziale del traffico di container Srm ha però intervistato 450 aziende che si



riferiscono a quel mercato, trecento delle quali tra Romagna ed Emilia e 150 fuori regione: «Il 49 per cento delle intervistate utilizzano il porto di Ravenna per l'export, ma il 32% di queste ha dichiarato di farlo per meno del 20% della sua merce - ha proseguito Panaro -. L'81% invece si riferisce allo scalo romagnolo per l'import». Il competitor principale è rappresentato da Genova e la richiesta più importante da parte delle aziende già clienti del porto ravennate è relativa ai servizi marittimi e al miglioramento dei collegamenti. La tematica dei servizi è vista prioritaria anche da coloro i quali sono solo potenziali partner del bacino dell'Adriatico Centro Settentrionale, che chiedono però di rivedere anche i costi. Sul fronte dei servizi un appello è stato lanciato dal presidente degli Spedizionieri, Danilo Belletti, che ha chiesto alle istituzioni presenti una pressione a Roma per il personale di dogana: «Siamo di fronte a una fase di grandi investimenti e di sviluppo riscontrato dai numeri. Non possiamo tarparlo - ha detto Belletti - perché mancano una trentina di effettivi fra personale sanitario e non per la fase di addegnamento».

La fase di investimenti non sarà senza disagi e ieri Daniele Rossi lo ha voluto precisare: «Abbiamo ripristinato, per ora, un pescaggio di 10,5, che presto sarà tale anche per tutta l'asta interna - ha concluso il suo intervento il presidente dell'Adsp -. Chiediamo tanta pazienza agli operatori di qui in avanti, con lavori che investiranno anche le banchine. Avremo un'organizzazione migliore, ma non basterà a eliminare i tanti problemi che investiranno gli operatori».

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi. In alto la banchina del Terminal container

Porto, dati in crescita nonostante la guerra

I container salgono del 14%, mentre nel solo mese di maggio l'attività del terminal traghetti è aumentata del 23,5%

C'erano fondati timori che la guerra in Ucraina, con la conseguente chiusura del Mar Nero, avesse effetti negativi sui traffici portuali di aprile e maggio, considerati i quantitativi di acciaio, cereali, fertilizzanti, argilla che tradizionalmente provengono da quell'area. «Le ultime statistiche - ha commentato ieri il presidente dell'Adsp, Daniele Rossi, in apertura del convegno sul traffico container promosso dagli Spedizionieri - sono incoraggianti». Il periodo gennaio-maggio segna una crescita sul 2021 del 7,5%. In questo ambito i container salgono del 14%, mentre nel solo mese di maggio l'attività del terminal traghetti è aumentata del 23,5%. Si sono modificati i porti di approvvigionamento. Così l'argilla è arrivata in un primo tempo da Turchia, Spagna e Portogallo e ora anche dall'India, come il mer-

cantile che in questi giorni sta scaricando al terminal Sapir 30mila tonnellate di argilla. Lo stesso per l'acciaio della Marcegaglia che ora arriva da Asia, Giappone, Australia. Per quanto riguarda il traffico container, l'associazione degli Spedizionieri ha promosso uno studio curato da Srm (il centro studi sull'economia marittima di Intesa San Paolo) e mirato a fare il punto sul mercato attuale coperto da Tcr mentre una prossima analisi riguarderà i nuovi mercati da aggredire.

Dopo l'introduzione del presidente degli spedizionieri ravennati nonché poredente di Confetra Emilia Romagna, Danilo Belletti, Alessandro Panaro, responsabile dello studio, ha spiegato che «quello di Ravenna è uno scalo che sta andando nella giusta direzione. Con la Zls, il rafforzamento delle rotte intermediterrane, nuovi fondali e

sostenibilità reggerà alla forte competizione che c'è in Adriatico». Interessanti alcuni dati. Modena, Forlì-Cesena e Bologna sono le province che utilizzano maggiormente il porto di Ravenna in export e import; Modena e Bologna sono le province che lo utilizzano con maggiore intensità (più del 20% delle merci prodotte). Altri contributi sono arrivati dall'assessore regionale Andrea Corsini («Aumenteremo da 1 a 3 milioni gli stanziamenti per favorire l'utilizzo dei treni merci nel traffico portuale»), del presidente del Tcr Giannantonio Mingozzi («Dovremo lavorare molto sull'Emilia per far crescere i traffici»), mentre Tomaso Tarozzi di Confindustria Romagna ha sollecitato Rfi ad accelerare i lavori ferroviari. In chiusura gli interventi dei presidenti nazionali di Confetra, Guido Nicolini e di Fedespedi, Silvia Moretto.

Io. tazz.



Si sono modificati i porti di approvvigionamento. Così l'argilla è arrivata in un primo tempo da Turchia, Spagna e Portogallo e ora anche dall'India

Confetra proporrà al Governo un Coordinamento Logistico Italo-Ucraino

Nicola Capuzzo · Thursday, June 9th, 2022

“L’idea ci è venuta osservando quel che sta succedendo col grano: non appena, speriamo prestissimo, la situazione si sbloccherà e si dovranno organizzare velocemente i trasporti, le incognite e le problematiche da risolvere in brevissimo tempo saranno tantissime e complicate. Siccome a fine conflitto la situazione si riproporrà in modo esponenziale, sarebbe meglio cominciare a pensarci adesso”.

A parlare è Roberto Alberti, coordinatore della commissione internazionalizzazione di Confetra, intenzionata a proporre al Governo l’istituzione di un Coordinamento Logistico Italo-Ucraino: “Quando finirà il conflitto e ripartiranno i flussi di scambio con l’Ucraina, le nostre imprese avranno bisogno di un mare di informazioni di non semplice reperimento: stato delle infrastrutture di trasporto e stoccaggio, operatività e modalità di funzionamento delle dogane, accessibilità alle industrie e ai magazzini, etc. Sarebbe più facile nonché più utile alla ricostruzione del paese se avessimo già avviato un’operazione di monitoraggio che ci consentirà di essere prontamente operativi non appena le condizioni lo consentiranno”.

L’ex presidente di Fedespediti pensa ad un organismo dotato di un ufficio istituzionale a Kiev e uno a Roma: “Dopo la fase di studio e di organizzazione, servirebbe una parte istituzionale, una di raccolta e aggiornamento dati in coordinamento con varie amministrazioni e enti, una operativa di ascolto e comunicazione con gli operatori, una sul campo (soprattutto per la parte ucraina) per l’aggiornamento in tempo reale delle situazioni critiche”.

Confetra potrebbe metterci know-how e una banca dati già ricca, ma per Alberti è indispensabile il ruolo delle amministrazioni pubbliche, anche per facilitare i rapporti con l’amministrazione ucraina, che sarà giocoforza fortemente provata dal conflitto, comunque finisca: “Per questo vorremmo quanto prima sottoporre al Governo questa proposta. Penso in particolare al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, che peraltro dispone di fondi nell’ambito della strategia di aiuto alle imprese esportatrici italiane. Sarebbe un servizio che genera una facilitazione e un risparmio veramente importante per gli operatori e quindi per il nostro commercio estero e per l’approvvigionamento di materie prime e l’interscambio con l’Ucraina in generale. Sarebbe anche uno dei modi per dare un aiuto concreto all’Ucraina nel momento della ricostruzione”.

Tavolo "ultimo miglio" connessioni Darsena Europa, il MIMS conferma l'impegno operativo

LIVORNO - Si è svolta stamani presso il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile la seconda riunione del tavolo “Emergenza ultimo miglio e connessioni”, istituito e presieduto dalla viceministra Teresa Bellanova. La riunione odierna ha visto la centralità sui temi di interesse del porto di Livorno, il completamento delle opere ferroviarie necessarie all’ottimizzazione del progetto di espansione a mare Darsena Europa.

In rappresentanza del MIMS erano presenti: Maria Teresa Di Matteo, Giuseppe Catalano ed Enrico Maria Pujia. Inoltre erano presenti i rappresentanti istituzionali e associativi, locali e regionali: il sindaco di Livorno Luca Salvetti e l’assessora al porto Barbara Bonciani, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Piero Neri, la presidente di Confetra Toscana Gloria Dari e Marco Marchese per RFI.

La riunione ha voluto fare il punto sull’impegno del Mims, della Regione Toscana e delle istituzioni coinvolte sul completamento delle opere ferroviarie a supporto della Darsena Europa che collegheranno i porti di Livorno e Piombino al Corridoio europeo scandinavo-mediterraneo.

Riguardo allo stato di avanzamento del progetto Raccordo e al completamento delle opere ferroviarie si è chiarito come l’intervento sia già in fase di realizzazione, con l’impegno di inserire una parte del finanziamento dell’opera nell’accordo di programma Mims - RFI 2022-2026 già a partire dall’anno corrente. Nel corso della riunione si è richiamato anche l’impegno preso in **Commissione Trasporti**, in cui è stata riconosciuta la strategicità **nazionale del completamento degli interventi ferroviari a supporto della Darsena Europa**.

Il governatore regionale Giani ha ribadito con forza **l’impegno della Regione sul completamento delle opere ferroviarie** ricordando anche il sostegno economico che la Regione ha dato, sia al progetto Darsena Europa, finanziato per parte regionale per 200 milioni di euro, sia il Progetto Scavalco con un cofinanziamento di 20 milioni.

Incisivi gli **interventi di Piero Neri e Gloria Dari** che **hanno ricordato l'importanza delle opere per la vitalità del tessuto imprenditoriale di riferimento**. Ricordiamo come l'impegno delle associazioni da loro presiedute è stato incisivo per portare l'attenzione del Mims sul nostro territori.

Il sindaco Salvetti ha dichiarato: "La riunione di oggi segna un passo in avanti importante per la città di Livorno e premia l'impegno del Comune, della Regione Toscana, di Adsp MTS e delle associazioni datoriali coinvolte che da tempo avevano evidenziato la necessità di procedere al completamento di quelle infrastrutture ferroviarie necessarie a dare maggior impulso allo sviluppo economico del porto e della città di Livorno. Il lavoro realizzato negli scorsi mesi ha visto anche l'interessamento del ministro Giovannini che ha espresso la volontà di organizzare un momento di confronto su tali temi oggetto del tavolo con il nostro territorio".

L'assessora Bonciani ha fatto presente: "L'impegno operativo assunto oggi dal Mims e dalle istituzioni e delle associazioni coinvolte è **finalizzato a garantire in tempi brevi la copertura economica necessaria alle fasi di completamento delle opere ferroviarie a supporto della Darsena Europa**; opere necessarie a garantire quello **sviluppo intermodale mare-ferro** necessario a rendere più competitivo lo scalo di Livorno, con conseguenze significative sugli assetti economici e sociali della nostra città e sui sistemi produttivi della Toscana".

Si tratta di un ulteriore passo avanti per inserire il maxi-progetto della Darsena Europa all'interno di una pianificazione infrastrutturale che ne possa valorizzare al meglio le possibilità, dopo l'aggiudicazione della gara per la realizzazione delle opere marittime di difesa e per gli interventi di dragaggio previsti per la Darsena Europa, chiamata a traghettare pienamente il porto di Livorno nel XXI secolo.

Livorno e connessioni ferroviarie, Bellanova: “Inserimento opere nel contratto RFI e realizzazione in due fasi”

Mims_Tavolo Livorno “Emergenza ultimo miglio e Connessioni”. Focus su collegamento Interporto Guasticce-Bypass di Pisa

VM BELLANOVA: “MASSIMA CONDIVISIONE PER UN INTERVENTO STRATEGICO A LIVELLO NAZIONALE.

INSERIMENTO DELL’OPERA NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2022 E REALIZZAZIONE IN DUE FASI”

Un intervento “strategico”, realizzabile concretamente in due fasi “mettendo a valore il Contratto di programma con Rfi”.

Questo l’annuncio della Vice Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova stamane al Tavolo Tecnico Livorno “Emergenza ultimo miglio e connessioni” convocato al Mims e presieduto dalla stessa Bellanova. In discussione, il completamento e la realizzazione del collegamento ferroviario del Porto di Livorno con l’interporto di Guasticce, quindi con la linea tirrenica Pisa-Vada-Collesalveti e con la linea interna Pisa-Firenze.

Presenti i vertici delle istituzioni e delle associazioni di categoria della Toscana, dal Presidente della Regione Eugenio Giani al Sindaco di Livorno Luca Salvetti, al Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri, ai presidenti di Confindustria Livorno-Massa Carrara Piero Neri e di Confetra Toscana Gloria Dari, chiara conferma della rilevanza del tema e dell’opera.

E’ il motivo per cui già nel febbraio scorso abbiamo insediato questo Tavolo per facilitare, valorizzare e rendere costante il confronto tra tutti gli attori, istituzionali e di sistema, parte integrante di una strategia che punta ad affrontare i nodi infrastrutturali nelle zone portuali, mettendo al centro la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio e le connessioni tra zone retroportuali e principali reti ferroviarie regionali”.

Se i lavori di collegamento diretto tra Darsena Toscana ed interporto di Guasticce sono ormai ben avviati, l’impegno del MIMS e di tutte le sue articolazioni è adesso rivolto, ha sottolineato la Viceministra, a completare gli interventi nel retroterra.

La strategia, condivisa nell'incontro odierno, è suddividere gli interventi in due fasi: in un primo momento il raccordo tra l'interporto e la linea Pisa-Vada-Collesalveti, da considerarsi prioritario, quindi procedere con la progettazione definitiva della bretella di collegamento con la tratta Firenze-Pisa, che consentirà appunto il bypass della stazione di Pisa. Semplificando in questo modo anche l'adeguamento degli interventi ai fabbisogni finanziari, connessi inevitabilmente alle oscillazioni delle tariffe e dei prezzi dei materiali da costruzione.

“la collaborazione interistituzionale è determinante, soprattutto ai fini di una eventuale disponibilità di risorse nel FSC nazionale 21-27 in quota alla Regione Toscana, fondi che da un lato consentirebbero una più rapida copertura finanziaria, dall'altro la possibilità di mettere a frutto le procedure di semplificazione amministrativa recentemente introdotte dal Governo per facilitare e velocizzare la realizzazione delle maggiori opere in tempi certi e ragionevoli.

E per questo ritengo importante l'ottima valutazione da parte di tutti i presenti oggi al Tavolo, a partire dal Presidente Giani, su metodo e merito che hanno caratterizzato l'incontro”.

Alessandro Santi confermato presidente di Federagenti. Rimarrà in carica fino al 2024

La decisione è scaturita dall'Assemblea elettiva che si è svolta questa mattina a Roma, presso la sede di Federagenti

Genova - Alessandro Santi, veneziano, una laurea in ingegneria, è stato confermato ai vertici della Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori marittimi e Mediatori marittimi. La decisione è scaturita **dall'Assemblea elettiva che si è svolta questa mattina a Roma**, presso la sede di Federagenti. Resterà in carica fino al 2024.

Santi si è trovato a guidare in un contesto internazionale di assoluta emergenza la categoria degli agenti marittimi, da sempre sulla linea del fronte dell'interscambio mondiale via mare, della portualità e della logistica. **Il suo secondo mandato al timone della Federazione** coincide con ulteriori criticità, in primis con un processo di riassetto delle grandi rotte commerciali anche in conseguenza della crisi delle materie prime in atto, quindi con le conseguenze di un'ulteriore accelerazione nei processi di concentrazione in atto nel mondo dei trasporti marittimi e della logistica.

"Gli agenti marittimi - ha affermato Santi - hanno dimostrato in questi anni una eccezionale e unica capacità di adattamento e integrazione rispondendo ai **mutamenti nella struttura del mercato**, con trasformazioni anche profonde nelle loro caratteristiche professionali e nel rapporto con gli armatori e le compagnie di navigazione". "Ora - ha concluso - sono chiamati a partecipare attivamente, con un ruolo propulsivo anche ai dibattiti in atto relativi alla nuova infrastrutturazione dei porti, alle connessioni logistiche e a un rapporto, non sempre facile, con le Istituzioni".

IL PUNTO A LIVORNO PER I RACCORDI FS CON IL PORTO

Sull'emergenza ultimo miglio

"Un passo in avanti, secondo il sindaco Salvetti, che premia l'impegno del territorio" - L'obiettivo Darsena Europa "in tempi brevi"

LIVORNO – Il sindaco Luca Salvetti e l'assessore al porto Barbara Bonciani hanno partecipato martedì alla seconda riunione del tavolo "Emergenza ultimo miglio e connessioni", declinato su Livorno e finalizzato al completamento delle opere ferroviarie necessarie all'ottimizzazione del progetto di espansione a mare del porto di Livorno.

Al tavolo, istituito e presieduto dal viceministro Teresa Bellanova, hanno partecipato Maria Teresa Di Matteo, Giuseppe Catalano ed Enrico Maria Pujia del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Piero Neri, la presidente di Confetra Toscana Gloria Dari e Marco Marchese per RFI.

La riunione - riferisce il report del Comune - ha voluto fare il punto sull'impegno del Mims, della
(segue in ultima pagina)

Neri e Gloria Dari - sottolinea la nota - che hanno ricordato l'importanza delle opere per la vitalità del tessuto imprenditoriale di riferimento. L'impegno delle associazioni da loro presiedute è stato peraltro

incisivo per portare l'attenzione del Mims sul nostro territorio.

Il sindaco Salvetti da parte sua ha ribadito: "La riunione di oggi segna un passo in avanti importante per la città di Livorno e premia l'impegno del Comune, della Regione Toscana, di AdSP MTS e delle associazioni datoriali coinvolte che da tempo avevano evidenziato la necessità di procedere al completamento di quelle infrastrutture ferroviarie necessarie a dare maggior impulso allo sviluppo economico del porto e della città di Livorno. Il lavoro realizzato negli scorsi mesi ha visto anche l'interessamento del ministro Giovannini che ha espresso la volontà di organizzare un momento di confronto su tali temi oggetto del tavolo con il nostro territorio".

L'assessore Bonciani: "L'impegno operativo assunto oggi dal Mims e dalle istituzioni e delle associazioni coinvolte è finalizzato a garantire in tempi brevi la copertura economica necessaria alle fasi di completamento delle opere ferroviarie a supporto della Darsena Europa; opere necessarie a garantire quello sviluppo intermodale mare-ferro necessario a rendere più competitivo lo scalo di Livorno, con conseguenze significative sugli assetti economici e sociali della nostra città e sui sistemi produttivi della Toscana".

Si tratta di un ulteriore passo avanti per inserire il maxi-progetto della Darsena Europa all'interno di una pianificazione infrastrutturale che ne possa valorizzare al meglio le possibilità, dopo l'aggiudicazione della gara per la realizzazione delle opere marittime di difesa e per gli

interventi di dragaggio previsti per la Darsena Europa, chiamata a traghettare pienamente il porto di Livorno nel XXI secolo.

Sull'emergenza ultimo miglio

Regione Toscana e delle istituzioni coinvolte sul completamento delle opere ferroviarie a supporto della Darsena Europa che collegheranno i porti di Livorno e Piombino al Corridoio europeo scandinavo-mediterraneo.

Nel corso della riunione il Ministero ha reso noto lo stato di avanzamento circa il completamento delle opere ferroviarie, con particolare riferimento al progetto "Accordo". Si è confermato come l'intervento sia già in fase operativa, con l'impegno di inserire una parte del finanziamento dell'opera nell'accordo di programma Mims - RFI 2022-2026 già a partire dall'anno corrente. Nel corso della riunione si è richiamato anche l'impegno preso in Commissione Trasporti, in cui è stata riconosciuta la strategicità nazionale del completamento degli interventi ferroviari a supporto della Darsena Europa.

Eugenio Giani ha ribadito con forza l'impegno della Regione sul completamento delle opere ferroviarie ricordando anche il sostegno economico che la Regione ha dato, sia al progetto Darsena Europa, finanziato per parte regionale per 200 milioni di euro, sia il Progetto Scavalco con un cofinanziamento di 20 milioni.

Incisivi gli interventi di Piero

Confindustria Toscana e Confetra Toscana, protocollo d'intesa su sviluppo logistico e industriale

LIVORNO - Confindustria Toscana e Confetra Toscana annunciano un protocollo d'intesa che consolida il lavoro congiunto di quest'ultimo anno e che va a confermare **gli obiettivi per il potenziamento delle infrastrutture, indispensabile per il rilancio economico del territorio ed in particolare per la reindustrializzazione della costa toscana.**

A firmare l'intesa, giovedì 23 giugno presso la sede di Confetra, saranno il vicepresidente regionale incaricato di Confindustria Toscana, cav. Piero Neri (anche presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara) e la presidente di Confetra Toscana, Gloria Dari.

Nel protocollo si conviene di dare continuità al metodo di lavoro avviato lo **scorso primo dicembre** con il Convegno di Confetra Toscana, che ha **consentito di conseguire i concreti risultati ufficializzati nel recente incontro con la viceministra Teresa Bellanova.**

Restano quindi confermate le due priorità: **dare impulso e continuità**, contando anche sul sostegno verso la **Regione ed il Governo delle rispettive Confederazioni regionali e nazionali**, alle azioni per la realizzazione delle connessioni ferroviarie e stradali necessarie a **valorizzare Darsena Europa e predisporre proposte di merito perché "l'idea" del rilancio industriale e manifatturiero del territorio divenga "progetto"** sostenuto, anche, dalla conclusione positiva del riconoscimento Ministeriale della Zona logistica semplificata.

Pitto nuovo presidente Fedespedit

Alessandro Pitto è stato eletto dalle società di spedizione italiane per il triennio 2022-2025 come nuovo presidente di Fedespedit, la federazione delle imprese di spedizioni merci internazionali.

Questo il risultato emerso dalle urne a seguito della votazione tenutesi nel corso della giornata odierna.

Pitto, sostenuto oltre che dal cluster portuale genovese (rappresentato da Spediporto) anche da quello lombardo e milanese (Alsea), si è imposto sull'altro candidato, Andrea Scarpa, espressione del Triveneto e di altre parti d'Italia, a quanto pare con un'ampia maggioranza. Ancora da capire con quali percentuali nel dettaglio l'amministratore delegato della società Casasco & Nardi si sia imposto sul 'rivale' che a sua volta è presidente della società di spedizioni Archimede Gruden (gruppo Fratelli Cosulich).

Nel corso del pomeriggio la prima conferma ufficiale dell'avvenuta elezione è arrivata da Alsea che con un post ha annunciato: "Alessandro Pitto nuovo Presidente Fedespedit. Un forte in bocca al lupo da ALSEA – Associazione Lombarda Spedizionieri ed Autotrasportatori. Le sfide e il lavoro da fare non mancheranno, ma lavorando tutti insieme siamo sicuri che proteremo a casa risultati importanti per le imprese di spedizioni e per Fedespedit".

Poco più tardi anche da Fedespedit è giunta la conferma sulla nomina di Alessandro Pitto come 17° presidente nella storia di Fedespedit. "È impegnato in ambito associativo da oltre vent'anni: in Spediporto è stato Presidente per due mandati (fino al 2022) ed è stato Vicepresidente di Fedespedit dal 2019 ad oggi" ricorda la federazione nel suo annuncio.

Pitto ha ringraziato la presidente uscente, Silvia Moretto, per il lavoro svolto negli ultimi anni, tutto il sistema associativo per la fiducia accordatagli e il neoletto Consiglio Direttivo per l'impegno assunto e per la sfida raccolta insieme. "Fedespedit si è presentata a questo appuntamento e alle sfide che la attendono dopo un triennio di intenso lavoro, che ne ha rafforzato il posizionamento e la visibilità presso gli stakeholders di riferimento. Questo lavoro non deve essere disperso, ma al contrario proseguito, capitalizzando l'esperienza delle persone che lo hanno condotto, unendola all'entusiasmo dei colleghi più giovani che vorranno partecipare alla vita associativa: questo è lo spirito con cui comincio questa nuova sfida" sono state le prime parole del neopresidente degli spedizionieri italiani.

Costa toscana: Confindustria e Confetra, protocollo congiunto



LIVORNO – **Confindustria Toscana e Confetra Toscana** sottoscriveranno Giovedì 23 Giugno alle ore 15,30, nella sede di Spedimar-Confetra (via Strozzi 1 a Livorno), un protocollo d'intesa che consolida il lavoro congiunto di quest'ultimo anno. Il **Cavaliere del Lavoro Piero Neri**, nella sua veste di **vicepresidente regionale incaricato dal presidente di Confindustria Toscana, Maurizio Bigazzi**, e la **Dottoressa Gloria Dari**, presidente di Confetra

Toscana, sottoscriveranno un'intesa che conferma l'identità di obiettivi per il potenziamento delle infrastrutture, indispensabile per il rilancio economico del territorio ed in particolare per la reindustrializzazione della costa toscana.

Nel documento si converrà di dare continuità al metodo di lavoro avviato lo scorso primo dicembre con il Convegno di Confetra Toscana, che ha consentito di conseguire i concreti risultati ufficializzati nel recente incontro con la **viceministra Teresa Bellanova**.

Restano quindi confermate le due priorità: dare impulso e continuità, contando anche sul sostegno verso la Regione ed il Governo delle rispettive Confederazioni regionali e nazionali, alle **azioni per la realizzazione delle connessioni ferroviarie e stradali necessarie a valorizzare Darsena Europa e predisporre proposte di merito** perché "l'idea" del rilancio industriale e manifatturiero del territorio divenga "progetto" sostenuto, anche, dalla conclusione positiva del **riconoscimento Ministeriale della Zona logistica semplificata**.

Alessandro Pitto eletto nuovo presidente di Fedespedi per il triennio 2022-2025

Il neoeletto succede a Silvia Moretto, Presidente per un mandato, dal 2019 al 2022, ed è il 17° Presidente nella storia della Federazione

Alessandro Pitto - socio e amministratore delegato di Casasco & Nardi S.p.A., impresa di spedizioni internazionali di Genova - è il nuovo Presidente di Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) per il triennio 2022 - 2025. La nomina è avvenuta nell'ambito dell'Assemblea Generale della Federazione, tenutasi a Milano, [dopo che nell'ultimo periodo il candidato genovese aveva raccolto consensi trasversali e attestati di stima, tali da spingerlo in pole per la nuova carica.](#)

Alessandro Pitto, che succede a Silvia Moretto (Presidente per un mandato, dal 2019 al 2022), è il 17° Presidente nella storia di Fedespedi. È impegnato in ambito associativo da oltre vent'anni: in Spediporto è stato Presidente per due mandati (fino al 2022) ed è stato Vicepresidente di Fedespedi dal 2019 ad oggi.

Il neoeletto Presidente Pitto, ha ringraziato il Presidente uscente, Silvia Moretto, per il lavoro svolto negli ultimi anni, tutto il sistema associativo per la fiducia accordatagli e il neoeletto Consiglio Direttivo per l'impegno assunto e per la sfida raccolta insieme: "Fedespedi si è presentata a questo appuntamento ed alle sfide che la attendono dopo un triennio di intenso lavoro, che ne ha rafforzato il posizionamento e la visibilità presso gli stakeholders di riferimento. Questo lavoro non deve essere disperso, ma al contrario proseguito, capitalizzando l'esperienza delle persone che lo hanno condotto, unendola all'entusiasmo dei colleghi più giovani che vorranno partecipare alla vita associativa: questo è lo spirito con cui comincio questa nuova sfida".

I nuovi eletti nel Consiglio Direttivo di Fedespedi saranno: Domenico de Crescenzo, Manuel Scortegagna, Andrea Brighenti, Ciro Spinelli, Mauro Da Ros, Paolo Maderna, Guglielmo Davide Tassone, Andrea Patrone, Luca Elio Spallarossa, Andrea Fontana, Angelo Colombo, Andrea Giachero, Claudio Poggi Longostrevi e Mario Bartoli.

Giancarlo Saglimbeni, Giuseppe Bianculli e Nicola Laureana sono i nuovi eletti nel Collegio dei Revisori dei Conti; mentre Costantino Volpe, Alberto Bartolozzi e Marco Migliorelli sono i nuovi eletti nel Collegio dei Proviviri.

Fedespedi, Alessandro Pitto è il nuovo presidente

Notizia anticipata da ShipMag, succede a Silvia Moretto: “E’ stato un triennio di intenso lavoro che ha rafforzato il posizionamento e la visibilità presso gli stakeholders di riferimento”

Milano – **Alessandro Pitto** – socio e amministratore delegato di Casasco & Nardi S.p.A., impresa di spedizioni internazionali di Genova – è il nuovo Presidente di Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) per il triennio 2022 – 2025. [La notizia era stata anticipata da ShipMag lo scorso 17 maggio.](#)

La nomina è avvenuta oggi nell’ambito dell’Assemblea Generale della Federazione, tenutasi a Milano.

Pitto, che succede a Silvia Moretto (Presidente per un mandato, dal 2019 al 2022), è il **17° Presidente nella storia di Fedespedi**. È impegnato in ambito associativo da oltre vent’anni: in Spediporto è stato Presidente per due mandati (fino al 2022) ed è stato Vicepresidente di Fedespedi dal 2019 ad oggi.

Il nuovo Presidente, **Pitto, ha ringraziato il Presidente uscente, Silvia Moretto**, per il lavoro svolto negli ultimi anni, tutto il sistema associativo per la fiducia accordatagli e il neo eletto Consiglio Direttivo per l’impegno assunto e per la sfida raccolta insieme: “Fedespedi si è presentata a questo appuntamento ed alle sfide che la attendono dopo **un triennio di intenso lavoro, che ne ha rafforzato il posizionamento e la visibilità presso gli stakeholders di riferimento**. Questo lavoro non deve essere disperso, ma al contrario proseguito, capitalizzando l’esperienza delle persone che lo hanno condotto, unendola all’entusiasmo dei colleghi più giovani che vorranno partecipare alla vita associativa: questo è lo spirito con cui comincio questa nuova sfida”.

Questi i nuovi eletti nel Consiglio Direttivo di Fedespedi: Domenico de Crescenzo – Manuel Scortegagna – Andrea Brighenti – Ciro Spinelli – Mauro Da Ros – Paolo Maderna – Guglielmo Davide Tassone – Andrea Patrone – Luca Elio Spallarossa – Andrea Fontana – Angelo Colombo – Andrea Giachero – Claudio Poggi Longostrevi – Mario Bartoli.

Alessandro Pitto nuovo presidente di Fedespediti

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 21st, 2022

Alessandro Pitto è stato eletto dalle società di spedizione italiane per il triennio 2022-2025 come nuovo presidente di Fedespediti, la federazione delle imprese di spedizioni merci internazionali.

Questo il risultato emerso dalle urne a seguito della votazione tenutesi nel corso della giornata odierna.

Pitto, sostenuto oltre che dal cluster portuale genovese (rappresentato da Spediporto) anche da quello lombardo e milanese (Alsea), si è imposto sull'altro candidato, Andrea Scarpa, espressione del Triveneto e di altre parti d'Italia, a quanto pare con un'ampia maggioranza. Ancora da capire con quali percentuali nel dettaglio l'amministratore delegato della società Casasco & Nardi si sia imposto sul 'rivale' che a sua volta è presidente della società di spedizioni Archimede Gruden (gruppo Fratelli Cosulich).

Nel corso del pomeriggio la prima conferma ufficiale dell'avvenuta elezione è arrivata da Alsea che con un post ha annunciato: "Alessandro Pitto nuovo Presidente Fedespediti. Un forte in bocca al lupo da ALSEA – Associazione Lombarda Spedizionieri ed Autotrasportatori. Le sfide e il lavoro da fare non mancheranno, ma lavorando tutti insieme siamo sicuri che proteremo a casa risultati importanti per le imprese di spedizioni e per Fedespediti".

Poco più tardi anche da Fedespediti è giunta la conferma sulla nomina di Alessandro Pitto come 17° presidente nella storia di Fedespediti. "È impegnato in ambito associativo da oltre vent'anni: in Spediporto è stato Presidente per due mandati (fino al 2022) ed è stato Vicepresidente di Fedespediti dal 2019 ad oggi" ricorda la federazione nel suo annuncio.

Pitto ha ringraziato la presidente uscente, Silvia Moretto, per il lavoro svolto negli ultimi anni, tutto il sistema associativo per la fiducia accordatagli e il neoletto Consiglio Direttivo per l'impegno assunto e per la sfida raccolta insieme. "Fedespediti si è presentata a questo appuntamento e alle sfide che la attendono dopo un triennio di intenso lavoro, che ne ha rafforzato il posizionamento e la visibilità presso gli stakeholders di riferimento. Questo lavoro non deve essere disperso, ma al contrario proseguito, capitalizzando l'esperienza delle persone che lo hanno condotto, unendola all'entusiasmo dei colleghi più giovani che vorranno partecipare alla vita associativa: questo è lo spirito con cui comincio questa nuova sfida" sono state le prime parole del neopresidente degli spedizionieri italiani.

Confindustria con Confetra protocollo d'intesa

Domani giovedì 22 nella sede di Spedimar-Confetra (via Strozzi 1 Livorno) Confindustria Toscana e Confetra Toscana sottoscriveranno un Protocollo d'Intesa per rafforzare l'integrazione delle loro attività istituzionali.

Il cavaliere del Lavoro Piero Neri, nella sua veste di vicepresidente regionale incaricato dal presidente di Confindustria Toscana, Maurizio Bigazzi, e la dottoressa Gloria Dari, presidente di Confetra Toscana, sottoscriveranno un'Intesa che conferma l'identità di obiettivi per il potenziamento delle infrastrutture, indispensabile per il rilancio economico del territorio ed in particolare per la reindustrializzazione della costa toscana.

Nel protocollo – dice la nota – si conviene di dare continuità al metodo di lavoro avviato lo scorso primo dicembre con il Convegno di Confetra Toscana, che ha consentito di conseguire i concreti risultati ufficializzati nel recente incontro con la viceministra Teresa Bellanova.

Restano quindi confermate le due priorità: dare impulso e continuità, contando anche sul sostegno verso la Regione ed il Governo delle rispettive Confederazioni regionali e nazionali, alle azioni per la realizzazione delle connessioni ferroviarie e stradali necessarie a valorizzare Darsena Europa e predisporre proposte di merito perché "l'idea" del rilancio industriale e manifatturiero del territorio divenga "progetto" sostenuto, anche, dalla conclusione positiva del riconoscimento Ministeriale della Zona Logistica Semplificata.

Sul tema dei servizi nautici intanto la stessa Bellanova ha confermato nei giorni scorsi che è essenziale rimangano sotto il controllo e la configurazione di "pubblici".

Quanto al ruolo e alla natura specifiche delle Autorità di Sistema Portuale Bellanova ha riaffermato la necessità della "loro natura pubblica e la centralità del bene pubblico rappresentato dai nostri porti". La viceministra ha annunciato inoltre l'imminente disco verde al Regolamento al Codice della Navigazione.

Economia

Alleanza fra industria e logistica nella battaglia per le infrastrutture

Neri e Dari: la svolta sulle ferrovie nata al convegno di dicembre con Bellanova
 «Il “format” del polo farmaceutico all’interporto è un esempio da seguire»

di Mauro Zucchelli

Livorno Di protocolli d’intesa sono lastricate le vie chissà se dell’inferno ma della politica certamente sì. Però stavolta non è vero che il protocollo salta fuori, al pari d’una commissione, quando c’è da dar l’impressione di non restar con le mani in mano. Qui invece le cose si erano mosse prima: anzi, era stata proprio l’iniziativa della Confindustria territoriale guidata da Piero Neri e della Confetra regionale presieduta da Gloria Dari a mettere sui binari giusti il pressing per ottenere dal governo quel che fi-

no all’altro ieri sembrava impensabile (a distanza di 21 mesi dal giorno in cui la ministra Paola De Micheli ha messo sul tavolo i 200 milioni di euro ancora mancanti per la Darsena Europa).

Infrastrutture lato terra

Stiamo parlando dell’altra metà dell’ammodernamento delle infrastrutture a servizio del porto di Livorno, quelle lato terra: perché, come dice il presidente dell’Authority Luciano Guerrieri, non sarebbe pensabile smaltire solo via camion e con la viabilità attuale il surplus di traffico che l’espansione a mare dello scalo labronico porterà con sé. Risultato: ci vuole una adeguata rete ferroviaria. In altre parole: 1) il scavalco ferroviario che metta in collegamento direttissimo porto e interporto facendo di quest’ultimo una “banchina lunghissima”; 2) il bypass della stazione Fs di Pisa così da collegare rapidamente il

porto all’ “alta velocità delle merci” attraverso il nodo fiorentino; 3) il collegamento

dell’interporto a est con la linea Pisa-Collesalveti-Vada per poter spedire anche verso sud i container che ora hanno l’intoppo delle gallerie ferroviarie del Romito difficili da allargare (e potendo contare sull’effetto diffusivo anche nell’entroterra e verso sud dei vantaggi insediativi). Un network di opere per i quali, in un recente incontro, la viceministra Teresa Bellanova ha confermato la volontà politica di mettere a disposizione i primi 300 milioni (su un fabbisogno di 460 complessivi).

Ecco, è questo il contesto

dentro il quale si muove l’alleanza – ora formalizzata anche nero su bianco – fra due organizzazioni di rappresentanza dell’imprenditoria come Confindustria e Confetra, quest’ultima raggruppa le aziende che hanno a che fare con logistica e trasporti.

La “firma” regionale

Dunque, la rete di interconnessioni che potrebbero far spiccare il volo alla piattaforma logistica costiera ma anche, in tal modo, offrire efficienza e competitività all’ “armata” delle piccole imprese da export che sono il

cuore del sistema produttivo di una Toscana che non si rassegna a esser solo un magnifico museo a cielo aperto. Tant’è vero che la “firma” è a livello regionale: Gloria Dari in quanto numero uno di Confetra Toscana e, in collegamento da remoto, Piero

Neri nella sua veste di vicepresidente regionale incaricato dal presidente di Confindustria Toscana, Maurizio Bigazzi (con l’associazione degli industriali rappresentata dal direttore Umberto Paoletti alla cerimonia nella sede di Spedimar).

«È una comunione d’in-

tenti e condivisione di obiettivi – dice Neri – che ha già registrato frutti al di sopra di ogni aspettativa nella svolta sulle infrastrutture ferroviarie che si è messa in moto dopo il convegno di dicembre. E non si fermerà qui: c’è bisogno di dare impulso anche alla vicenda del collegamento viario sulla direttrice tirrenica (il caso Aurelia) ed è necessario arrivare a concretizzare la “Zls”, le agevolazioni della zona logistica semplificata, che potrà offrire evidenti vantaggi insediativi».

La reindustrializzazione

Sotto il segno di una alleanza fra industria e logistica che le due confederazioni stanno lanciando anche a livello nazionale, ecco che è Dari a insistere sugli scenari che, favorendo una maggior efficienza logistica, possano «incentivare qui da noi la reindustrializzazione». Magari grazie al “reshoring”, cioè al rientro nel nostro Paese di produzioni che erano stati decentrate all’altro ca-

po del mappamondo (con una rete logistica che, essendo troppo estesa e frammentata, con tutti i guai degli ultimi due anni si è rilevata un boomerang).

Il “format” potrebbe essere il polo farmaceutico che nascerà nei prossimi mesi

Confindustria e Confetra insieme per far pressing sui decisori politici: è un patto livornese ma col timbro regionale



C’è bisogno di dare impulso alle richieste per una viabilità adeguata

Serve anche a favorire il ritorno delle fabbriche nei nostri territori

Altavolo, da sinistra: Umberto Paoletti, Gloria Dari e Giovanna Zari. Alle spalle, in collegamento streaming: Piero Neri

all'interporto di Guasticce, neanche dieci chilometri alle spalle delle banchine livornesi e fra non molto collegato ad esse con una direttissima ferroviaria che salta l'impasse dell'attraversamento del fascio di binari della direttrice Fs tirrenica. ●

IN RIPRODUZIONE RIDOTTA

Il porto del futuro non è solo la Darsena Europa: serve che a terra le ferrovie smaltiscano le merci in più in arrivo



Merci ferme, danni per 20 milioni

— Venti milioni di danni nei primi quattro mesi di quest'anno per gli spedizionieri orobici. È la stima che arriva da Angelo Colombo, neo consigliere nazionale di Fedespedi, la Federazione delle imprese di spe-

dizioni internazionali. Effetto combinato di una pandemia che ha sconvolto il modo della logistica, del conflitto in Ucraina e delle sanzioni alla Russia. Risultato? «Il lavoro frena - spiega Colombo - anche se la situazio-

ne dei porti si sta piano piano normalizzando, ora manca la merce da spedire. Il settore siderurgico è in affanno senza le materie prime che arrivano da Russia e Ucraina, la guerra blocca le filiere». Sul trasporto pesa-

no anche i rincari del carburante che inevitabilmente costringe le aziende a ritoccare le tariffe. A pagare il consumatore finale. «Un sacco di pellet un anno fa costava 3,5 euro, oggi il prezzo è salito a 8 e si prevede che in autunno potremo arrivare anche a 10 euro».

FERRAJOLI A PAGINA 9



In provincia di Bergamo un'ottantina le imprese di spedizioni con un migliaio di addetti

Corsa a ostacoli per spedire le merci Danni per 20 milioni

■ ■ Per le sanzioni a Mosca la siderurgia è ferma, importare da India o Estremo Oriente costa di più»

In Bergamasca. Colombo (spedizionieri): il lavoro frena «La situazione dei porti si sta normalizzando ma ora manca la merce da spedire, la guerra blocca le filiere»

LUCIA FERRAJOLI

Angelo Colombo entra nel consiglio direttivo nazionale di Fedespedi, la Federazione delle imprese di spedizioni internazionali, appena nominato dall'assemblea generale che ha eletto Alessandro Pitto presidente per il triennio 2022-2025.

Per Colombo il nuovo incarico si aggiunge a quello di revisore dei conti in Confetra (Confederazione Trasporti) e alla presidenza di Asco Bergamo, l'associazione che dal 1975 raggruppa spedizionieri, corrieri e autotrasportatori della provincia.

Pesa il caro carburante

È un momento nero per la categoria, che nella Bergamasca conta un'ottantina di aziende per un migliaio di addetti e un volume d'affari di 700 milioni di euro. Negli ultimi due anni, tra gli effetti del Covid e la guerra in Ucraina, gli spedizionieri hanno dovuto vedersela con ritardi nelle spedizioni internazionali, costi dei noli ma-

rittimi alle stelle, blocchi di porti importanti come quelli cinesi di Yantian, Ningbo e, più di recente, Shanghai.

Il settore è in difficoltà su più fronti. I trasporti su gomma risentono dei rialzi del carburante, «basti pensare che il petrolio Brent due mesi fa arrivava già a 95 dollari al barile e adesso ha superato i 110 dollari - sottolinea Colombo, che è presidente del consiglio d'amministrazione della Zaninoni di Bagnatica - mentre i costi dei trasporti marittimi sono quintuplicati negli ultimi 24 mesi. In più, con la guerra in Ucraina, le sanzioni alla Russia e le difficoltà dei porti l'approvvigionamento di materie prime e semilavorati soprattutto per la siderurgia è fermo e fonti alternative, come l'India o l'Estremo Oriente e il Sud America, hanno costi ben superiori a quelli ai quali eravamo abituati prima».

Per gli spedizionieri tutto questo significa meno lavoro e

fatturati statici o addirittura in ribasso. «Ora il problema si è ribaltato - continua Colombo -. Anche se i prezzi dei noli sono ancora molto alti, la situazione nei porti si sta normalizzando e gli ordini sono tornati, ma il vero dramma è che mancano i materiali da spedire, con conseguenze su tutta la filiera. E la guerra in Ucraina sta facendo anche peggio: negli ul-

timi quattro mesi soltanto nella Bergamasca la nostra categoria ha registrato perdite di fatturato complessive per 20 milioni di euro».

A Odessa si scaricano le navi

Con il porto di Odessa in stallo, le spedizioni sono bloccate. «La mia azienda ha diverse centinaia di tonnellate di prodotti siderurgici impossibili da imbarcare - racconta Colombo -. Ora i produttori ucraini stanno cercando di svuotare i container per spostare la merce via terra nei porti romeni in modo da farli arrivare in Italia per mare. Questo è un espediente momentaneo, bisognerà invece pensare a una soluzione strutturale, perché non sappiamo quanto ancora durerà questa guerra».

L'aereo solo per merci leggere

Trovare alternative non è semplice. La via aerea è concepibile solo per alcune tipologie di prodotti, come l'alta tecnologia con basso peso e volume, i prodotti farmaceutici, la moda, «altrimenti i costi sono insostenibili - conclude Colombo - ma mentre per la pandemia il governo ci ha aiutato con gli ammortizzatori sociali, stavolta nulla è stato fatto, a parte i tagli alle accise sui carburanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Centro Studi Fedespedit: pubblicato studio "Le compagnie di navigazione: un'analisi finanziaria"

LINK: <https://www.ferpress.it/centro-studi-fedespedit-pubblicato-studio-le-compagnie-di-navigazione-unanalisi-finanziaria/>



Selezione Pagina Centro Studi Fedespedit: pubblicato studio "Le compagnie di navigazione: un'analisi finanziaria" (FERPRESS) - Roma, 27 GIU - Viene pubblicata oggi "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria - bilanci 2021 e t r i m e s t r a l e 2022", elaborata (per il 7° anno consecutivo) dal Centro Studi Fedespedit con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione. Il 2021 è stato l'anno della ripresa dopo il difficile 2020 segnato dal Covid; il 2022 avrebbe dovuto essere l'anno della conferma della ripresa, ma lo scoppio del conflitto russo-ucraino ha riportato il mondo dell'economia nell'incertezza, con una revisione al ribasso delle stime di crescita di inizio anno ed effetti sulle rotte commerciali. Infatti, il traffico mondiale di container del 2021 ha raggiunto i 184 milioni di

Teu con una crescita del +6,6% rispetto al 2020. Per contro, nel primo trimestre 2022 il traffico container ha subito una flessione del -2,4%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario .

2021: più utili per le compagnie marittime

LINK: <https://www.messaggeromarittimo.it/2021-piu-utili-per-le-compagnie-di-navigazione/>



2021: più utili per le compagnie marittime Ci si aspettava di più dal 2022, ma lo scoppio del conflitto ha riportato il mondo dell'economia nell'incertezza Pubblicato 25 secondi fa il giorno 27 Giugno 2022 Da Redazione MILANO - -Le società coinvolte nelle tre grandi alleanze controllano l'82,5% dell'offerta di capacità e il 51,6% delle navi, la flotta a disposizione delle 11 compagnie analizzate è di 2.880 navi, il 46% delle portacontainer totali, che sale al 56% comprendendo Msc. La capacità complessiva è pari a circa 17 milioni di teu (69% del totale, 86% con Msc), dati che rimangono sostanzialmente invariati rispetto al 2021. Sono solo due dei principali risultati del report "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria-bilanci 2021 e trimestrale 2022", elaborato dal Centro Studi Fedespediti. Nell'indagine si sono analizzate le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione: CMA-CGM,

Cosco e OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming, ZIM, ONE...

Ora l'82,5% della capacità container è in mano alle tre alleanze

LINK: <https://www.shippingitaly.it/2022/06/27/ora-l825-della-capacita-container-e-in-mano-alle-tre-alleanze/>



Ora l'82,5% della capacità container è in mano alle tre alleanze. L'annuale report di **Fedespedi** sulle compagnie internazionali evidenzia l'acquisizione della concentrazione e delle ottime performance dei principali liner mondiali di Redazione SHIPPING ITALY 27 Giugno 2022. Stampa **Fedespedi**, l'associazione nazionale delle imprese di spedizione, ha appena pubblicato 'Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria - bilanci 2021 e trimestrale 2022', elaborata (per il 7° anno consecutivo) dal proprio Centro Studi con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle principali compagnie di navigazione. 'Il 2021 è stato l'anno della ripresa dopo il difficile 2020 segnato dal Covid; il 2022 avrebbe dovuto essere l'anno della conferma della ripresa, ma lo scoppio del conflitto russo-ucraino ha riportato il mondo dell'economia nell'incertezza, con una

revisione al ribasso delle stime di crescita di inizio anno ed effetti sulle rotte commerciali. Infatti, il traffico mondiale di container del 2021 ha raggiunto i 184 milioni di Teu con una crescita del +6,6% rispetto al 2020. Per contro, nel primo trimestre 2022 il traffico container ha subito una flessione del -2,4%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente' spiega una nota di **Fedespedi**. Oltre ai bilanci 2021, sono stati analizzati anche i risultati del I trimestre dell'anno in corso (2022) di 9 delle 11 società considerate (Cma-Cgm, Cosco, Oocl, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, Maersk, Wan Hai, Yang-Ming, Zim, One, osservate attraverso dieci indici di bilancio, scelti tra quelli più comunemente utilizzati dagli analisti finanziari per la loro capacità di evidenziare i vari aspetti della situazione economico-finanziaria dell'impresa): 'Abbiamo ritenuto opportuna questa

estensione dell'indagine per monitorare l'andamento del settore dello shipping in un momento particolarmente difficile per l'economia internazionale'. Queste le principali evidenze che emergono dall'analisi: 'Negli ultimi 9 mesi, la capacità delle principali compagnie è aumentata nel complesso di poco più di 600.000 Teu. La flotta a disposizione delle 11 compagnie analizzate è pari a 2.880 navi, il 46% delle portacontainer totali, che sale al 56% comprendendo Msc. La capacità complessiva è pari a circa 17 milioni di Teu (69% del totale, 86% con MSC), dati che rimangono sostanzialmente invariati rispetto al 2021. Le società coinvolte nelle tre grandi alleanze controllano l'82,5% dell'offerta di capacità e il 51,6% delle navi. Il 2022 sta confermando la tendenza di crescita degli utili finali già manifestata nel 2021 e sostenuta dall'alto livello dei noli, che hanno ripreso ad aumentare in concomitanza

con l'aumento delle materie prime energetiche. I principali indici di bilancio, quali ROS, ROA e ROE sono di segno positivo per tutte le società analizzate. Anche gli indicatori finanziari mostrano un netto miglioramento rispetto al 2020. I livelli della redditività operativa (Debiti finanziari a breve e M-L/EBITDA) sono in linea con gli impegni finanziari assunti, garantendo così una stabilità di gestione. La strategia messa in atto dai carrier si è sostanziata nel positivo andamento dei risultati di bilancio per il I° trimestre dell'anno in corso. Per alcune società i risultati sono anche la conseguenza della riorganizzazione delle società stesse e dei loro modelli di business, verso una integrazione verticale nel settore logistico'. Lo studio è disponibile a questo link

Porto di Napoli: Confetra, Dogane e utenza al lavoro sulla viabilità

Le problematiche annose sui controlli interni spropositati, i retroporti e i varchi mancanti, tornano sul tavolo delle Dogane e dell'autorità portuale

Venerdì scorso, nella sede di Napoli di Confetra Campania, gli spedizionieri e gli autotrasportatori del territorio si sono riuniti per affrontare i grossi problemi alla viabilità del porto. C'erano, oltre al presidente e al segretario generale di Confetra Campania, Ermanno Giamberini e Giovanni Montella, Domenico De Crescenzo per gli spedizionieri, Augusto Forges Davanzati per i doganalisti e le delegazioni degli autotrasportatori rappresentate da Attilio Musella di Fita Cna.

I problemi sono annosi e impossibile da risolvere tutti, per via delle condizioni strutturali di un porto storico, incastonato nella città e con pochissimo spazio per espandersi. In generale, nel porto di Napoli c'è una viabilità strozzata, sia all'interno che all'esterno del porto. Di fatto c'è un solo varco per l'entrata e l'uscita dei mezzi pesanti, quando ce ne vorrebbero almeno due. Le procedure di ritiro e consegna dei container sono affastellate di controlli sparsi e non coordinati, oltre i limiti di sopportazione per gli autisti. Tutti questi elementi rendono lo spostamento dei container disagiata e soggetto a ritardi e congestioni nelle ore di picco legate all'arrivo delle navi. Controlli che soffrono da sempre di una cronica carenza di personale negli organici delle autorità, come denunciano periodicamente i doganalisti.

Stamattina un incontro all'ufficio delle Dogane locali con Confetra e la committenza portuale cercherà di trovare un modo per spostare gli accessi e stabilire una viabilità più logica. A essa seguirà un vertice con l'autorità portuale per le soluzioni di medio termine. Il punto è realizzare uscite aggiuntive per i mezzi pesanti, una questione che coinvolgerebbe anche il Comune di Napoli, oltre all'autorità portuale.

Secondo Confetra Campania, così come per le associazioni dell'autotrasporto come FAI e Fita CNA, bisognerebbe attrezzare un retroporto nell'area metropolitana di Napoli, da far funzionare come hub per i camion, aiutando soprattutto quelli che fanno da spola movimentando i contenitori vuoti. Ci sarebbero anche risorse collaterali per realizzarlo, per esempio tramite i fondi del PNRR per l'ultimo miglio.

Utenza e dogane al lavoro

Porto di Napoli: incubo viabilità



(Rab Lawrence/Flickr)

Napoli. Venerdì scorso, nella sede di Napoli di Confetra Campania, gli spedizionieri e gli autotrasportatori del territorio si sono riuniti per affrontare i grossi problemi alla viabilità del porto. C'erano, oltre al presidente e al segretario generale di Confetra Campania, Ermanno Giamberini e Giovanni Montella, Domenico De Crescenzo per gli spedizionieri, Augusto Forges Davanzati per i doganalisti e le delegazioni degli autotrasportatori rappresentate da Attilio Musella di Fita Cna. I problemi sono annosi e impossibile da risolvere tutti, per via delle condizioni strutturali di un porto

segue in ultima pagina

Porto di Napoli

storico, incastonato nella città e con pochissimo spazio per espandersi. In generale, nel porto di Napoli c'è una viabilità strozzata, sia all'interno che all'esterno del porto. Di fatto c'è un solo varco per l'entrata e l'uscita dei mezzi pesanti, quando ce ne vorrebbero almeno due. Le procedure di ritiro e consegna dei container sono affastellate di controlli sparsi e non coordinati, oltre i limiti di sopportazione per gli autisti. Tutti questi elementi rendono lo spostamento dei container disagiata e soggetto a ritardi e congestioni nelle ore di picco legate all'arrivo delle navi. Controlli che soffrono da sempre di una cronica carenza di personale negli organici delle autorità, come denunciano periodicamente i doganalisti.

Lunedì mattina un incontro all'ufficio delle Dogane locali con Confetra e la committenza portuale ha messo sul tavolo una serie di proposte per spostare gli accessi e stabilire una viabilità più logica. A essa seguirà un vertice con l'autorità portuale per le soluzioni di medio termine. Il punto è realizzare uscite aggiuntive per i mezzi pesanti, una

questione che coinvolgerebbe anche il Comune di Napoli, oltre all'autorità portuale.

Secondo Confetra Campania, così come per le associazioni dell'autotrasporto come FAI e Fita CNA, bisognerebbe attrezzare un retroporto nell'area metropolitana di Napoli, da far funzionare

come hub per i camion, aiutando soprattutto quelli che fanno da spola movimentando i contenitori vuoti. Ci sarebbero anche risorse collaterali per realizzarlo, per esempio tramite i fondi del PNRR per l'ultimo miglio.

SPECIALE
 LOGISTICA
 E SHIPPING

La grande coda di navi nei porti intasati

Pitto: «La catena logistica è sotto stress»

ALBERTO GHIARA

«Quello che avviene alla Spezia è la metafora dei problemi che si verificano nella catena logistica e portuale internazionale», afferma **Alessandro Pitto**, eletto nei giorni scorsi presidente di **Fedespedi**, la federazione delle case di spedizione italiane. Il riferimento è ai problemi non risolti di intasamento ai gate dello scalo ligure. «Alla Spezia - spiega **Pitto** - c'è congestione in porto, l'Autorità di sistema ha emanato un'ordinanza per risolverla, che poi è stata subito ritirata per l'opposizione di alcune categorie, e allora gli autotrasportatori hanno introdotto una congestion fee di 150 euro a contenitore. In tutto il mondo sta succedendo questo: porti congestionati, navi troppo grandi, il lavoro nei terminal che si inceppa, gli autotrasportatori che rimangono bloccati e il formarsi di extracosti che si scaricano sulla merce. È una catena di problemi, ma alla fine chi paga è la merce, con servizio scadente, noli alti, congestion fee».

Nel suo programma per la presidenza di Fedespedi, lei definisce questi "i sintomi più evidenti" di una "vera e propria rivoluzione". A che cosa si riferisce? Non si tratta di problemi temporanei che potranno essere risolti?

«Sul lungo periodo, preoccupa l'integrazione verticale dei carrier marittimi. Gli operatori logistici si sentono minacciati. Negli Stati Uniti si è dato risposta a due istanze e speriamo che questo avvenga anche in Unione europea. In primo luogo è stato verificato che, a legislazione vigente, questa situazione è regolare, e infatti nessuno è intervenuto per fermarla. In secondo luogo è stato verificato se la legislazione esistente fosse adeguata agli interessi dei cittadini ed è stata fatta una nuova legge, per dare maggiori strumenti alla Federal maritime commission, l'organismo che vigila sul settore marittimo».

Pensa che lo stesso debba

essere fatto in Europa?

«Riteniamo che avere quattro o cinque grandi soggetti logistici a livello internazionale invece delle migliaia che esistono oggi non sia uno scenario auspicabile, non soltanto per le nostre aziende, ma per i consumatori e i cittadini».

Come vi state muovendo?

«Operiamo assieme alle nostre associazioni europea e mondiale, Clecat e Fiata, su diversi piani, legale politico e organizzativo. È stiamo coinvolgendo anche le associazioni di caricatori, che rischiano di pagare un conto salato».

Che ruolo può svolgere il Pnrr a favore delle vostre imprese?

«Rappresenta un'occasione irripetibile per imprimere una decisa svolta alla modernizzazione delle nostre imprese, del sistema dei trasporti nazionale e al Paese nella sua interezza. Oltre agli investimenti per le infrastrutture, il lavoro di **Fedespedi** e **Confetra** ha fatto sì che venissero inseriti 250 milioni di euro per la digitalizzazione delle case di spedizione e altri 11 milioni per l'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali. Adesso occorre far sì che questi finanziamenti vengano impiegati completamente e in maniera utile a ammodernare l'attività: non per comprare software e stampanti, ma per una reale digitalizzazione».

L'arrivo di Ivano Russo a Ram è un buon segnale per la Piattaforma logistica nazionale?

«Il ministro Giovannini vuole dare impulso a questo strumento, ma restano domande ancora senza risposta: a chi serve, a che cosa, con che perimetro d'azione, che servizi contiene, se pubblici o a pagamento, con che governance è gestita, chi garantisce la riservatezza dei dati. Altrimenti rimane un buco nell'acqua anche passando da Uirnet a Ram. Può avere senso, ma va interpretata. Intanto sono nate piattaforme internazionali, chiediamoci se non nasca già vecchia e troppo piccola».—



ALESSANDRO PITTO
 PRESIDENTE FEDESPEDEI

«Sul lungo periodo ci preoccupa l'integrazione verticale dei carrier marittimi. Gli operatori logistici adesso si sentono minacciati»