

RASSEGNA STAMPA

Marzo 2022





01/03/22 Data

Pagina 55

Foglio 1/5

I PORTI E IL FUTURO

IL TIRRENO

55

GLORIA DARI (CONFETRA TOSCANA)

No, il Muro non c'era, ma ora attenzione al Progetto Raccordo

COLLEGAMENTI FERROVIARI EFFICACI: IL FUTURO STA LÌ, PAROLA DI IMPRESE

di Mauro Zucchelli

l nuovo clima che si respira nei rapporti fra la Toscana costiera e la capitale del Granducato ha avuto forse una scintilla nel convegno con la viceministra

Teresa Bellanova organizzato all'interporto di Guasticce da Confetra Toscana, l'organizzazione che raggruppa la community dell'imprenditoria

logistica. A Gloria Dari, imprenditrice livornese, da anni ai vertici degli spedizionieri Spedimar e ora al timone di Confetra Toscana, abbiamo rivolto alcune domande.

Finora la Toscana della costa e Firenze si sono guardate come avversarie: come se dalle parti di Empoli o di San Miniato ci fosse il Checkpoint Charlie che a Berlino segnava il confine della "cortina di ferro" del Granducato. Éstato così solo per la "cittadella della politica" o era un clima che si respirava anche fra le imprese?

«Le politiche della Regione sono sempre state attente alle dinamiche e alle problematiche della costa. Ne abbiamo esempi tangibili: il finanziamento della Darsena Europa che vede un impegno sostanziale da parte della Regione, il tavolo per l'area di crisi complessa che abbraccia Livorno e Piombino, l'accordo di Programma "per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese" sottoscritto in data 8 maggio 2015, l'impegno in Comitato di Gestione, per fare alcuni esempi...».

Insomma, a suo giudizio non c'è questo "muro"...

«Proprio per questo impegno che va avanti da molti anni e in particolare sotto il profilo degli investimenti, sarebbe alquanto paradossale, per non dire un 'autogol" se vi fosse un "muro di Berlino" che vanifichi



Data 01/03/22

Pagina 57

Foglio 2/5

PORTIE IL FUTURO

ILTIRRENO 57



Era il 2006:
ecco il primo
treno
sperimentale
che arriva
all'interporto
Poi per anni
tutto fermo:
ora la grande
infrastruttura
di Guasticce
è al centro
di un vasto
progetto
riguardante
i collegamenti
ferroviari

gli impegni anche e soprattutto di carattere finanziario già profusi da parte della Regione. Certamente la nostra Regione ha situazioni molto diverse tra loro in particolare per i collegamenti viari e ferroviari. Si vedano il caso "Tirrenica" ed i collegamenti ferroviari lungo costa. Su questo aspetto ritengo ci sia bisogno di maggiore attenzione e della presenza determinante della Regione, nel rispetto del suo ruolo e delle sue prerogative».

Lei, dalla plancia di comando del quartier generale di Confetra Toscana, può avere una visione complessiva di quel che chiedono gli imprenditori. Quali sono le priorità?

«La priorità assoluta sono i collegamenti viari e ferroviari, specie tra la costa e l'interno e sulle direttrici più importanti per le nostre aree (Emilia, Veneto, ma anche nord Europa). Le industrie toscane (e non) riescono a trasferire su rotaia merci da/per La Spezia (veda il caso di Interporto Prato) e non sul sistema portuale Livorno-Piombino».

È più semplice trovare sul versante delle imprese le ragioni per collaborare?

«Direi che sono sostanzialmente due piani diversi. L'interlocuzione delle imprese, le nostre ad esempio, con gli amministratori e con la politica ha e deve avere un ruolo di confronto nel pieno rispetto delle prerogative di entrambi. Noi possiamo far presenti le necessità, le esigenze del mondo produttivo e chiedere—o far almeno presente—di attuare politiche e soluzioni per

il lavoro e per la prosperità del sistema produttivo nella sua interezza».

Obiettivo?

«L'unico ed esclusivo scopo è quello di promuovere un territorio, una comunità e far crescere l'efficienza e con essa garantire il lavoro e lo sviluppo. È un ruolo meramente tecnico. Le ragioni per collaborare sono queste e sono fondamentali, sia per noi che per gli amministratori dalla cui parte abbiamo sempre trovato ascolto».

Tutto sembra essersi rimesso in moto con il convegno di voi di Confetra all'interporto di Guasticce a dicembre con la viceministra Teresa Bellanova in diretta web. È così?

«Se lo è abbiamo assolto al nostro ruolo, nell'interesse



Data 01/03/22

Pagina 59

Foglio 3/5

I PORTI E IL FUTURO

ILTIRRENO 59



Veduta dall'alto: la Darsena Toscana, la Darsena 1 e, sullo sfondo, il Canale Industriale (Muzzi)

del territorio e del lavoro. Noi ci siamo interrogati sulla questione dei collegamenti viari e ferroviari, in particolare di ultimo miglio ("vexata quaestio" ancor prima della Darsena Europa, a maggior ragione in funzione della Darsena Europa, ma anche per tutto il sistema portuale). Nel nostro ruolo, che ho prima descritto, abbiamo chiesto azioni a nostro avviso necessarie se non addirittura imprescindibili per il futuro delle attività del nostro sistema portuale. La presenza della viceministra Teresa Bellanova, che ha delega proprio su questi temi, è stata innanzitutto un onore per tutti noi, ma la sua attenzione, quella del governo a questi temi è

stato ed è un atto molto importante per il nostro territorio».

Risultati tangibili?

«Come ci aveva detto in conclusione del convegno, ha immediatamente disposto la creazione di un tavolo tecnico su questi temi e sulle possibilità di finanziamento. Il tavolo si è riunito, su invito del ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, per la prima volta il 3 febbraio. Credo sia un esempio di buone pratiche e di buona politica che risponde al territorio. Ecco, qui, sicuramente, il ruolo della Regione è fondamentale e deve intervenire».

Da quali premesse eravate partiti per dare vita a quel convegno?

«Come ho sottolineato in premessa al convegno dello scorso 1° dicembre, i porti sono un anello fondamentale di una complessa connessione a livello globale...».

Non più solo una "porta", insomma...

«No, non sono più o non soltanto le porte di ingresso e di uscita di beni o di distribuzione efficiente di servizi: lo diventano solo se connessi al resto di al resto di una lunga, lunghissima e complessa filiera logistica che non si ferma né parte nella nostra città o nel nostro Paese, ma che si estende e raggiunge il resto del mondo».

Tradotto: il porto è un nodo...
«Appunto, il porto è un nodo modale: da mettere in rete. Con gli interporti e il sistema portuale di Livorno dovrebbe essere collegato con gli interporti su cui insiste per aree di origine e destinazione delle merci: Guasticce, Prato, Bologna, Verona, Padova...»

Ei collegamenti ferroviari?

«Sono un altro tema fondamentale nella concezione moderna della logistica e in chiave con il concetto di salvaguardia dell'ambiente che, specie nel momento che viviamo, è di estrema attualità. In questo scenario ed in particolare in visione sia delle grandi opere infrastrutturali già finanziate (in particolare la Darsena Europa ma anche il microtunnel del porto di Livorno e gli investimenti già fatti e in atto sul porto di Piombino), la connessione del sistema

Dal 1960 Comimp srl si occupa professionalmente di fornitura, montaggio e relativa manutenzione di impianti industriali, serbatoi, acquedotti e vapordotti, costruzione carpenteria metallica, ponti, capannoni, progettazione con marcatura CE. di sistemi di presa e sollevamento rotaie.





Data 01/03/22

Pagina 61

Foglio 4/5

I PORTI E IL FUTURO

ILTIRRENO

61



Il personale della Guardia Costiera controlla l'ingresso in porto di una grossa nave portacontenitori

portuale toscano è di fondamentale importanza per il mantenimento e per lo sviluppo dei traffici e del lavoro, ma, altresì per essere attrattivi verso i grandi soggetti della logistica globale e degli armatori che abbiano interesse ad investire nel nostro Paese».

Sotto il profilo delle ferrovie non mancano i progetti.

«Già nel 2015 si parlava dei temi dell'integrazione ferroviaria, quelli del "Progetto Raccordo" nel quale si evidenziava la necessità di connessione ferroviaria tra porto e interporto Vespucci ("scavalco"), il collegamento tra l'interporto e la linea Pisa-Vada-Collesalvetti, il by-pass della stazione di Pisa, l'ade-

guamento a sagoma Pc-80 della Firenze-Bologna, Vada-Civitavecchia e Livorno-La Spezia. La possibilità di transitare con tutte le unità di trasporto intermodale, sia contenitori che rotabili/trailer, incrementa notevolmente la domanda potenzialmente aggredibile dal trasporto intermodale lungo il versante tirrenico della direttrice nord-sud, al servizio dei porti di Livorno e Piombino, creando una connettività intermodale con le "catching areas" naturali in partico-lare del porto di Livorno: Emilia-Romagna (Bologna-Modena-Reggio Emilia) e Veneto (Verona-Padova)».

Sono questioni entrate anche

nel disegno di programmazione con il "piano del ferro"...

«Sono tutti temi oggi di forte attualità ed in piena sintonia con il principio della "cura del ferro" e che evidenziano la necessità di dotare il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale di adeguate ed efficaci connessioni ferroviarie da e verso le direttrici di traffico nazionali e internazionali soprattutto in vista dell'inizio dell'operatività della Darsena Europa nel 2026». Senza contare che la "Missione 3" del "Pnrr" contempla investimenti per 25 miliardi, destinati a rendere il sistema infrastrutturale italiano più moderno, digitale e a basso impatto ambientale, per



Data 01/03/22

63

Pagina 63

Foglio 5/5

ILTIRRENO

I PORTI E IL FUTURO



L'intreccio infrastrutturale all'ingresso della Darsena Toscana fra strade e ferrovie (Muzzi)

rispondere alla sfida della "decarbonizzazione" indicata dall'Unione Europea e raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite attraverso infrastrutture sostenibili. La domanda che ci siamo posti: considerata l'importanza strategica della Darsena Europa, questa espansione a mare come si collega ad una visione che possibilmente nel solito arco temporale veda realizzate le connessioni ferroviarie lato terra e a quali fondi/piani possiamo ancora accedere per la realizzazione di queste opere, fondamentali per il sistema?»

Già, il Recovery o "Pnrr" che

dir si voglia. Si fa molto affidamento sul rilancio post-Covid grazie a questo: ma fra inflazione, problemi di approvvigionamento e alto costo dei noli, non mancano i problemi. Di cosa hanno bisogno le imprese di logistica, in particolare quelle toscane?

«Le problematiche da lei citate hanno avuto e avranno un impatto sulle industrie e sulle attività produttive del nostro Paese. L'Italia è un Paese di trasformazione: pertanto è messa in seria difficoltà l'importazione di materie prime e di energia (purtroppo dipendiamo da altri Paesi per questa e le dinamiche geopolitiche attuali sono un

altro problema da aggiungere a quelli citati...) con i costi di trasporto attuali e la scarsa affidabilità dei servizi marittimi, in termini di rotazione/schedule/transit times/disponibilità di equipment etc. I beni di consumo sono egualmente colpiti. Le imprese di logistica e spedizioni sono legate alle imprese di produzione. E viceversa. Ci sono tanti temi che la nostra confederazione nazionale ha portato e porta costantemente ai tavoli di lavoro

toscane».
Voi avete portato all'attenzione, come suol dirsi: ma, alla fin fine, avete ottenuto qualche risposta?

del governo in vari ambiti. I temi sono davvero molti per il sistema Italia e sono comuni per tutto il comparto, non solo per le imprese

«In effetti, qualche importante risultato lo abbiamo raggiunto. Penso in particolare al "Sudoco" (lo sportello unico doganale e dei controlli): lo chiedevamo da anni. Penso alla riforma del Codice civile in materia di contratto di spedizioni con adeguamento delle norme all'esercizio attuale di tale attività. Ma gli argomenti sono davvero molti: dall'autotrasporto che sta soffrendo problemi davvero gravi (rincaro dei carburanti, mancanza di personale, difficoltà nella gestione dei ritiri/consegne in particolare nei porti a causa dei congestionamenti...), alle semplificazioni per tutte le attività, alle connessioni di ultimo miglio e ferroviarie di cui abbiamo parlato».





Pagina 24

Foglio 1/4



OGGI POSSIAMO FARE LA STORIA

PARTENDO DALL'ANALISI DI QUANTO FATTO FINO AD OGGI È POSSIBILE CAMBIARE APPROCCIO E TRACCIARE NUOVE ROTTE DI SVILUPPO PER SUPPORTARE LA LOGISTICA NEL





Pagina 25

Foglio 2/4

IL GIORNALE DELLA LOGISTICA

QUATTRO CHIACCHIERE CON...

La pandemia ha rappresentato una grossa sfida per il comparto logistico ma anche

un'occasione per dimostrare resilienza. Questa nuova crisi, la guerra, è invece paralizzante. Come si affronta questo nuovo scenario?

Il primo pensiero non può che essere sulle ricadute umanitarie che questa guerra sta provocando. Centinaia di migliaia di profughi, di vittime sia militari sia civili, che insanguinano il cuore d'Europa per la prima volta dopo oltre vent'anni, dalla guerra dei Balcani.

Qualcosa che nessuno pensava più di rivivere

In Europa si sono susseguite almeno due generazioni che non hanno vissuto particolari traumi e che si trovano oggi prive di strumenti anche mentali per reggere queste situazioni, a partire dalla scarsa dimestichezza, diciamo, con i concetti di "sacrificio" e "rinuncia forzata". Su questo disagio si innesta il problema economico con i gravi rincari che stiamo subendo.

Non c'è settore che non ne sia

Tutte le materie prime hanno subito fortissimi rialzi, da quelle legate all'energia a quelle dell'ambito a-limentare. Tutto ciò non può che avere un impatto pesante e tutti gli analisti convergono nel dire che questi rincari divoreranno, purtroppo, una parte importante della ripresa. Secondo l'Istat, per il nostro Paese, questo conflitto peserà nel 2022 quasi un punto di PIL.

Proprio quando questa ripresa sembrava avverarsi

Una ripresa, di rimbalzo, già influenzata dai rincari causati da un eccesso esplosivo della domanda, ma che testimonia uno stato di benessere – forse effimero ma sicuramente diffuso – almeno per l'Occidente.

Lo stesso dato sul PIL italiano cresciuto nel 2021 del 6,5% è un dato impressionante se pensiamo che dalla crisi finanziaria del 2008 al 2019 il PIL era cresciuto in 10 anni dello 0,2%. Venendo da un decennio di sostanziale stagnazione, la



Semplificazione

ABBIAMO OLTRE
133 PROCEDIMENTI
AMMINISTRATIVI DI
CONTROLLO E VERIFICHE
SULLE MERCI, SOLO
IN RIFERIMENTO AI
PORTI. SULL'INTERA
FILIERA GRAVANO OLTRE
450 PROCEDIMENTI
IN CAPO A QUASI 30
DIVERSE PUBBLICHE
AMMINISTRAZIONI

ripresa dell'ultimo periodo – seppur lasciando aperti tutti i problemi in termini di inflazione – stava aprendo grandissime opportunità.

Ora siamo invece ripiombati in uno scenario di grande incertezza

Assolutamente, soprattutto perché sappiamo che ci sono effetti psicologici che impattano sulle vicende economiche quanto e forse ancor di più di fattori oggettivi. In una fase come questa, quindi, è difficile sostenere una ripresa degli investimenti e una capacità del tessuto industriale privato di agganciare le sfide della transizione digitale e ambientale.

Nonostante le opportunità da cogliere ci sarebbero

Come CONFETRA, abbiamo espresso

un parere molto positivo sul PNRR. Per tante ragioni, a partire dal fatto che destina il 25% delle risorse al nostro settore, cosa che non era mai avvenuta nella storia della Repubblica

Ciò significa che il Decisore pubblico ha finalmente colto la centralità e la strategicità della Logistica per la solidità dell'intera economia nazionale. Della logistica, non solo delle infrastrutture. Logistica significa regolazione, politiche doganali, strategie commerciali, solidità e forza delle imprese del Settore, connessioni immateriali, ed anche infrastrutture fisiche.

Perché proprio adesso?

Perché la pandemia ha messo in luce l'indispensabilità del nostro mondo e dei nostri servizi, anche verso l'opinione pubblica diffusa. Non mi stanco di ripetere che senza la logistica saremmo permanentemente a cinque giorni dalla guerra civile, e lo saremmo stati anche durante il lockdown perché, esauriti i generi di prima necessità, non saremmo certo rimasti a cantare sui balconi. Ci hanno definito "gli indispensabili", il Papa ha ringraziato i nostri lavoratori, il precedente Governo addirittura ci ha dedicato uno spot televisivo istituzionale.

Un cambiamento di prospettiva che nel PNRR si è reso evidente

Un cambiamento che nel PNRR ha avuto il suo coronamento, con oltre 62 miliardi di euro (su 220 complessivi, NdR) destinati a infrastrutture, trasporto e logistica.

A tutto ciò va affiancata la parte







Pagina 26

Foglio 3/4

26 IL GIORNALE DELLA LOGISTICA

QUATTRO CHIACCHIERE CON...



LUOGO E DATA DI NASCITA Napoli, 4 febbraio 1978

FORMAZIONE

Dottore di Ricerca in Storia delle Relazioni economiche internazionali all'Università Federico II di Napoli

ATTIVITÀ PROFESSIONALE

Direttore Generale di Confetra dal 2018

HOBBY E PASSIONI

Il mare, la campagna, Amy Winehouse, i Queen e il buon vino

LIBRO SUL COMODINO

"Le tre profezie" di Giulio Tremonti

PREGIO& DIFETTO

"Probabilmente convivono. Sono un sostenitore del modello anglosassone del learning by doing, del lavoro orizzontale in network, e delle soft skills. Mentre sono insofferente alla cultura latina del cursus honorum, all'esaltazione delle procedure codificate. alle gerarchie rigide. Ovviamente a seconda del pensiero dei miei interlocutori o collaboratori, ciò può essere considerato pregio o difetto"

delle riforme che è egualmente importante.

Ossia?

Noi abbiamo sempre lamentato un gap logistico nazionale, stimato attorno ai 30 miliardi, più o meno equamente provocato da ritardi infrastrutturali e da cattiva regolazione. Oggi finalmente si sta lavorando per colmare questo secondo divario. Il maggior sforzo dal punto di vista regolatorio è nella direzione della semplificazione, azione necessaria in un Paese non abituato ad avere una burocrazia business friendly. Una necessità fortemente avvertita in un settore come il nostro cui si chiedono prestazioni quasi just in time ed in grado di assicurare servizi essenziali in qualsiasi situazione di contesto.

Qualcosa sta cambiando?

Sì. Nel contest PNRR Riforme della Missione 3 possiamo ritrovare tutti i temi che noi come CONFETRA avevamo posto al Governo fin dagli Stati Generali del luglio 2020, a partire dalla completa ridefinizione della PNL, dalla revisione del Codice Civile per quanto riguarda il contratto di spedizione, dalla definitiva entrata in vigore dello Sportello Unico Doganale.

Tutte innovazioni che non solo sono state introdotte nel PNRR, ma sono già state trasformate in legge a 8 mesi dalla sua approvazione.

Segnale che il settore sta imparando a farsi sentire e che il sistema istituzionale ha iniziato ad ascoltare.

Creare valore

A ME INTERESSA SOSTENERE UNA LOGISTICA CAPACE DI CREARE PIL, RICCHEZZA, PROFITTI PER LE IMPRESE E REDDITI PER I LAVORATORI

Questa la parte normativa. E per le risorse messe in campo?

La parte di risorse economiche destinata alle imprese è destinata soprattutto a sostenerne la transizione digitale. Le imprese logistiche sono in primo luogo imprese e hanno dunque bisogno di tutto ciò di cui hanno bisogno anche le altre aziende per crescere ed evolvere. Serve quindi una politica industriale fatta di strumenti incentivanti per gli investimenti che alimentino lo sviluppo non solo dimensionale ma per l'internazionalizzazione, la formazione, il passaggio generazionale e il progresso in direzione digital e green.

Insomma, c'è tanto da fare

Sì, ma soprattutto, però, è necessario sottolineare queste necessità. Ancora oggi, troppo spesso, i problemi e le necessità della logistica vengono limitate al solo ambito infrastrutturale. Tutto sembra ridursi alla mancanza di infrastrutture, quasi noi fossimo dei costruttori, rappresentanti dell'industria del cemento. Il vero problema è tutto quanto va oltre le infrastrutture e il non dichiaralo è parte del problema stesso. Ma anche su questo fronte qualcosa sta cambiando.

Come?

Spero già entro l'estate possa vedere la luce una prima misura ad hoc per destinare alle imprese logistiche e di spedizioni una parte delle risorse del PNRR per l'upgrade digitale e tecnologico.

Questo aiuterà a colmare i gap di cui abbiamo parlato?

Sicuramente aiuterà. D'altra parte, storicamente l'Italia non ha mai avuto una cultura economica logistica. Ci siamo auto convinti del mito di Italia quale "piattaforma logistica del Mediterraneo" come se la pozione geo-economica fosse di per sé un vantaggio. Pensando che di qui tutti devono passare, a prescindere. Peccato che i puri transiti sono solo un costo, non generano ricchezza, sono una diseconomia se non gestiti correttamente. In questo concordo pienamente con l'amico Zeno D'Agostino (Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, NdR) secondo cui il nostro Paese non deve certo ambire ad essere un nastro trasportatore delle merci altrui verso mercati altrui.

Come si cambia?

A me interessa sostenere una logistica capace di creare PIL, ricchezza, profitti per le imprese e redditi per i lavoratori. Oggi non è così. Anche quando gli amati volumi crescono, assistiamo spesso a marginalità per le imprese che si assottigliano. Le nostre città portuali – rispetto ad Amburgo, Rotterdam, Brema o Shangai – sono tra le più povere







Pagina 27

Foglio 4/4

IL GIORNALE DELLA LOGISTICA

QUATTRO CHIACCHIERE CON...



e le più vecchie. Non attraggono investimenti industriali, centri di ricerca, giovani, università, raramente hanno retroporti sviluppati. È ciò che io definisco il "divorzio" tra logistica ed economia reale. Dicevamo del PIL nazionale, cresciuto dello 0,2% in 10 anni. Intanto i trasporti e la logistica crescevano complessivamente del 2%. È il fenomeno del decoupling che, a mio avviso, meriterebbe qualche riflessione più profonda.

È di nuovo un problema storico

Se continuiamo con il tradizionale approccio "offertista" - così come definito da Ennio Cascetta (Docente di Infrastrutture e sistemi di trasporto presso l'Universitas Mercatorum e al MIT di Cambridge - USA, NdR) - per cui continuiamo ad ampliare l'offerta "lato mare" con nuove banchine e dragaggi per attrarre armatori che non sappiamo se e quando verranno, e se e quanto resteranno, rischiamo di fare un enorme buco nell'acqua. Nobbiamo industrializzare l'intera filiera logistica avendo una sola domanda, sempre, fissa, in testa: quanto ciò che stiamo facendo impatta sulla ricchezza reale dei territori e del Paese nel suo insieme? Ogni altro dato è autoreferenziale o strumentale.

Come?

Parto da un esempio. Se io in un porto, o a ridosso di un porto, faccio un'operazione industriale importante, sviluppo un retroporto e lo connetto in logica multimodale sia alle aree industriali, sia ai mercati di consumo sia a una rete di grandi magazzini logistici e centri distri-

butivi, a centri di ricerca su energie e materiali innovativi, ad insediamenti per la "lavorazione di ultimo miglio delle merci", ho creato un sistema non solo in grado di attrarre traffici, ma di generare valore. Una rivoluzione rispetto alla concezione mercantilistico – commerciale dei porti maturata in Italia fino ad oggi, con la sola eccezione del periodo della grande industria di Stato tra la metà degli anni 60 e l'inizio degli anni 90 del secolo scorso.

I soliti problemi di campanilismo?

Anche, ma non solo. È proprio un tema di storia e cultura economica. I trasporti sono una derivata dell'economia reale.

Le infrastrutture sono una sub-derivata, e servono ai trasporti a loro volta commodity dell'economia reale fondata su consumi privati e competitività industriale. Mi sono permesso di segnalare al Ministro Giovannini che il nuovo PGTL dovrebbe avere un Capitolo Uno dedicato alla ricognizione strategica del fabbisogno trasportistico, logistico ed infrastrutturale delle principali filiere industriali e produttive italiane: automotive, aerospazio, cantieristica, fashion, food&bevarege, turismo.

... e due?

Un secondo capitolo dovrebbe essere dedicato a come costruire una relazione virtuosa tra le due più importanti *commodities* su scala globale, quelle che caratterizzano la competitività di tutte le economie occidentali perché incidono ex ante, in itinere ed ex post in ogni processo produttivo: trasporti, appunto, ed energia.

Tre e quattro e cinque?

Un terzo capitolo andrebbe dedicato al posizionamento strategico dell'Italia nello scenario degli scambi globali, dei quali le *logistics industry* nazionali ne rappresentano le gambe e le braccia. Ed un quarto a quanto le nuove tecnologie impattino su tutto ciò: Intelligenza artificiale, blockchain, 5G, Internet of thing, fibra, Big data e Smart Data. Dal quinto capitolo in poi, potremmo provare a capire se, in base a tutto ciò, serve un terminal a Livorno, un retroporto a Napoli o una ferrovia a Spezia o un interporto a Roma.

E quindi come se ne esce?

Innestando innovazione sui terreni fertili. In realtà in grado di cambiare approccio e di dimostrare così che un altro mondo è possibile. Si pensi per esempio al caso Trieste e al sistema logistico-industriale che è riuscito a consolidare. Una sinergia che rende possibile l'adozione di strategie di industria logistica in grado di attrarre e creare valore. Il fatto che il Presidente dell'AdSP sia anche il Presidente delle locali ASI, Area di Sviluppo Industriale, è anche plasticamente il segno che il tema che sto cercando di porre, in quel

contesto, ha sfondato.

Proviamo a immaginare...

Immaginiamo cosa si potrebbe fare, per esempio in ambito automotive. una delle nostre eccellenze. Pensiamo ai nostri porti legati all'industria automobilistica: Salerno, Livorno, Civitavecchia, Taranto tutti vicini a grandi stabilimenti dell'industria automotive: Melfi, Cassino, Pomigliano. Potrebbero candidarsi a diventare importanti hub specializzati nell'importazione di auto elettriche e batterie cinesi realizzate in Africa - dove operano circa 15 mila imprese cinesi, due terzi delle quali manifatturiere - integrati ad un tessuto industriale e di ricerca in grado di effettuare lavorazioni ad alto valore quali l'omologazione per la circolazione in Europa o altre lavorazioni di ultimo miglio legate al design ed agli interior.

La piena integrazione tra esperienza e innovazione

Seguirebbe la distribuzione dei prodotti finiti – impreziositi dal know how italiano patrimonializzato negli anni – e anche la logistica rappresenterebbe un servizio a valore aggiunto, non solo semplice gestione di transiti.

Grazie.







Pagina 1

Foglio 1/1

RIPRENDE L'IMPORTANTE APPUNTAMENTO DAL 9 ALL'11 PROSSIMI

Shipping F&L meet Industry

La crisi delle forniture nelle supply chain e gli aumenti dei prezzi tra i temi all'esame

MILANO – A due anni esatti dal primo lockdown in Italia Shipping Forwarding&Logistics meet Industry esamina alcuni dei cambiamenti portati dalla pandemia al settore industriale e logistico cercando di capire se alcuni fenomeni rappresentano una transizione o un cambiamento strutturale. L'appuntamento è tra il 9 e l'11 marzo prossimi, presso il Centro Congressi Assolombarda con la sessione Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione. L'incontro è anche in live streaming. All'ultimo momento sono statie. Inserite anche riflessioni sulla crisi in atto in Ucraina.

La IV edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry si tiene a due anni esatti dal primo lockdown in Italia, che può essere considerato l'avvio della pandemia nel nostro Paese. Ventiquattro mesi dopo la crisi, con le sue ondate e l'asimmetria degli effetti, segna chiaramente una discontinuità nello sviluppo economico mondiale e italiano. Molti si sono esercitati a immaginare le conseguenze sull'economia e sulla logistica. Alcune previsioni come l'aumento delle consegne a domicilio anche dopo la fase acuta si sono avverate. Altre, come l'aumento dell'automazione, stanno avvenendo lentamente anche se per motivazioni diverse da quelle prospettate. Non si tratta di ridurre l'interazione delle persone, ma di (segue a pagina 8)

Shipping F&L meet Industry

tentare di sostituire la manodopera che non si trova.

che non si trova.

Altro fatto imprevisto è la crisi di fornitura nelle supply chain, con conseguenze scarsità di pro-dotti e aumento dei prezzi. In altri casi la crisi pandemica ha portato all'esplosione di settori da tempo instabili come il sistema mondiale dello shipping. Quali di questi fenomeni resteranno anche nel medio periodo, passando da un long-covid economico ad un cambiamento strutturale, è tema dibattuto. Nella sessione dedicata interverranno esperti ed esponenti degli attori principali dell'economia produttiva e della logistica, che affronteranno alcuni dei temi chiave. Si parlerà di noli e congestioni marittime con Alessandro Panaro, head of Maritime & Energy Department, SRM, aumento del costo dell'energia con Roberto Bianchini, Partner, REF Ricerche, effetti a breve e medio ter-mine della crisi pandemica sull'economia italiana con Ciro Rapacciuolo, senior economist, Centro Studi Confindustria, backshoring e reshoring con Francesco Stefanelli, M&A Professional, Deloitte M&A US e Luciano Fratocchi, docente, Università degli Studi dell'Aquila. E ancora, di andamento dello shipping non-containerizzato, scarsità di componenti elettronici e di carta di qualità ma anche da imballo. Verranno proposte alcune possibili soluzioni prospettiche, da parte tra gli altri di Alfredo Scalisi, executive director di Contship Ita-lia, Vitantonio Altobello, segretario generale di AIRI (la ricerca indu-

striale italiana), Roberto Alberti, Coordinatore della Commissione Internazionalizzazione di Confetra, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma e Marco Mastropasqua, senior counsel di BonelliErede.

L'evento è promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, e verrà anche trasmesso in live streaming. Maggiori dettagli sull'evento sono disponibili sul sito web www. shippingmeetsindustry.it.





Pagina 5

Foglio 1/1

E-commerce: ratificato accordo ultimo miglio Amazon Italia

ROMA – In un panorama in cui l'e-commerce era cresciuto e stava crescendo esponenzialmente, il 23 Novembre scorso l'ipotesi di un accordo. Oggi la ratifica alla presenza del ministro del Lavoro Andrea Orlando tra Assoespressi assistita dalla Confetra e Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, e successivamente validata dai lavoratori, per le aziende che operano nella distribuzione ultimo miglio per Amazon Italia Transport Srl. Un riconoscimento importante per un accordo che ha visto il ministro impegnato fin dalle prime battute per stimolare le parti in causa a raggiungere un'intesa la cui rilevanza è direttamente proporzionale allo straordinario sviluppo che sta vivendo il settore dell'e-commerce.

"Questo accordo -commenta Bernardo Cammarata, presidente di Assoespressi, che all'interno della Confetra rappresenta le imprese specializzate nell'attività di distribuzione dell'ultimo miglio per il commercio elettronico- caldamente sostenuto dal ministro Orlando, è un primo passo importante nella direzione di un sistema di relazioni sindacali più moderno, che nell'ottica di tutelare il bilanciamento vita-lavoro dei nostri dipendenti tiene conto anche delle esigenze di flessibilità necessarie alle nostre aziende per far fronte alle trasformazioni che il mondo dell'e-commerce ha apportato e continuerà ad apportare alla nostra società ed alla

nostra economia."

Anche Confetra, per bocca del codirettore Marrocco che ha seguito la trattativa e dà oggi atto al ministro Orlando di "aver sempre creduto in una positiva conclusione della vicenda anche quando le distanze tra le parti facevano temere per una rottura. In realtà ha prevalso il senso di responsabilità di tutti e si è riusciti a trovare un'intesa che introduce un sistema di relazioni sindacali più avanzato e realizza un punto di incontro equilibrato tra competitività e organizzazione del lavoro. Per sintetizzarla con uno slogan -chiude Marrocco- potremmo dire che l'accordo Assoespressi per la distribuzione ultimo miglio di Amazon Italia Transport è un esempio virtuoso di flessibilità concordata di cui beneficeranno in equal misura imprese e lavoratori".



Il ministro Orlando durante i lavori





Pagina 1

Foglio 1/1

Roma, 7 mar (Adnkronos) - E' in programma domani, martedì 8 marzo dalle ore 10, l'Agorà online del Partito democratico dal titolo 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana'. Lo rende noto l'Ufficio stampa del gruppo del Partito democratico alla Camera.Prenderanno parte all'iniziativa Enrico Letta, segretario nazionale del Partito democratico, oltre ai rappresentanti delle associazioni e degli operatori del settore: in particolare di Assoporti, Confitarma, Assoarmatori, Confetra, Alis, Federlogistica, Assiterminal, Fise Uniport, Ancip, Cigl, Cisl, Uil, Angopi, Federpiloti, Federagenti, Assologistica, Fedespedi. L'evento sarà coordinato da Davide Gariglio, capogruppo Pd in commissione Trasporti di Montecitorio."L'appuntamento di domani, per la platea delle confederazioni coinvolte, rappresenta un momento di confronto su un settore che oggi, dopo la pandemia e la guerra in Ucraina, è un volano strategico per la crescita del paese e per l'interscambio delle materie prime -dichiara Gariglio-. L'incremento delle dimensioni delle navi, lo sviluppo tecnologico, le necessità di tutela ambientale richiedono profondi interventi sui nostri porti, collocati all'interno delle città. Vogliamo confrontarci su queste questioni, che oggi investono la portualità nazionale, partendo dall'ascolto dei rappresentanti di tutte le categorie interessate, per provare a costruire una visione di prospettiva, per costruire una proposta politica che aiuti la portualità a crescere, a governare le trasformazioni in atto, difendendo al contempo le norme che negli anni hanno dato dignità, sicurezza e sviluppo all'intero cluster portuale".





Pagina 1

Foglio 1/2

MILANO - Nel corso degli anni, il **trasporto cargo aereo** ha visto una progressiva espansione dei propri **mercati di riferimento**. Alla posta, che storicamente ha segnato la nascita di tutti i nuovi mezzi di trasporto, si sono aggiunti i pezzi di ricambio, i prodotti ad alto valore intrinseco, quelli time-sensitive (come i farmaci) ed ora quelli deperibili a temperatura controllata o no, mentre il parcel e l'e-commerce fanno un percorso a sé che ha portato alla creazione di flotte cargo dedicate. Questa espansione è stata trainata dall'innovazione tecnologica, sia a terra, nei servizi di handling, che sui velivoli.

Sono queste le tematiche che saranno affrontate nell'ambito del Forum milanese in Assolombarda Shipping Forwording & Logistica meet Industry 9-11 febbraio

MAIN TOPICS

Il traffico cargo aereo nel mondo e in Italia

Servizi aeroportuali cargo

L'handling merci

Il mercato del cargo aereo

Il fresco e freschissimo alimentare

Introduce e modera Maurizio De Cesare, Direttore, Porto&Interporto

Il cargo aereo dalle criticità del Covid ad un nuovo rilancio Giuseppe Galli, Senior Partner, TRT – Trasporti e Territorio

Il cargo aereo in Italia: volumi e mercati Alessandro Albertini, Presidente, ANAMA. Cluster Cargo Aereo

L'handling, chiave della competitività dell'intermodale aereo Vito Riggio, Presidente, Assohandlers*

Gli investimenti cargo negli aeroporti italiani Carlo Borgomeo, Presidente, Assaeroporti





Pagina 1

Foglio 2/2

Cargo aereo: la prassi contrattuale e le nuove sfide della logistica ESG Andrea La Mattina, of Councel, BonelliErede

Farmaceutico per via aerea e produzione residente in Italia: c'è qualcosa che manca agli aeroporti nazionali di riferimento? Fabrizio Iacobacci, Presidente, PharmacomItalia

Il cargo aereo e il settore del fresco e freschissimo: le certificazioni e il mercato Intervento a cura di ALHA*

Titolo

James Kilpatrick, OLG International*

L'automazione della movimentazione merci in aeroporto Massimo Roccasecca, Group Cargo Director, SAVE

Titolo

Fabio Degli Esposti, ICT Manager, SEA*





Pagina 1

Foglio 1/3

Si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

(FERPRESS) – Milano, 7 MAR – Il 9 marzo si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry l'appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs.

L'evento si tiene esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando, per altre lo scoppio della guerra Russia-Ucraina ha reso la situazione ancora più instabile e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale, e





Pagina 1

Foglio 2/3

Mercoledì 9 marzo. L'Opening Conference è dedicata alla grande occasione per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030 rappresentata dal PNRR. Si passa poi a una riflessione sui rischi e le criticità legati ai nuovi scenari geopolitici e geoeconomici, a fronte dell'attuale crisi energetica europea e del conflitto Russia – Ucraina, della sfida permanente della Cina e al vuoto mediterraneo: Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze. Chiude la giornata la sessione dedicata agli effetti della COVID-19 sul sistema logisticoindustriale: uno stato permanente o un cambiamento strutturale? La sessione è Il longcovid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione.

Giovedì 10 marzo. La seconda giornata si apre con la sessione dedicata al presente e al futuro dell'ex-Triangolo Industriale: Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci presenta poi il Libro Bianco su Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia. Nel pomeriggio si tiene la Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori seguita dalla sessione dedicata alla Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR. La chiusura di giornata è dedicata a una categoria di merci molto





Pagina 1

Foglio 3/3

speciali: la logistica dell'arte, comprendendo anche gli NFT.

Venerdì 11 marzo. Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica aprono la terza giornata della manifestazione. A seguire due sessioni dedicate a settori specifici della logistica, entrambe fondamentali per lo sviluppo dell'intermodale: Il cargo aereo eLo shipping multimodale ferroviario.

L'appuntamento è per il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Congressi Assolombarda con Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry.





Pagina 1

Foglio 1/2

Si accendono i microfoni di S,F&L meet Industry



MILANO — Il 9 marzo si accendono i microfoni della VI edizione **Shipping**, **Forwarding&Logistics meet Industry** l'appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, che si terrà al Centro Congressi Assolombarda.





Pagina 1

Foglio 2/2

L'evento si tiene esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando, per altre lo scoppio della guerra Russia-Ucraina ha reso la situazione ancora più instabile e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale, e italiano di conseguenza.

Tre giorni per tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio.

Mercoledì 9 marzo. L'Opening Conference è dedicata alla grande occasione per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030 rappresentata dal PNRR. Si passa poi a una riflessione sui rischi e le criticità legati ai nuovi scenari geopolitici e geoeconomici, a fronte dell'attuale crisi energetica europea e del conflitto Russia — Ucraina, della sfida permanente della Cina e al vuoto mediterraneo: Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze. Chiude la giornata la sessione dedicata agli effetti della COVID-19 sul sistema logistico-industriale: uno stato permanente o un cambiamento strutturale? La sessione è Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione.

Giovedì 10 marzo. La seconda giornata si apre con la sessione dedicata al presente e al futuro dell'ex-Triangolo Industriale: Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci presenta poi il Libro Bianco su Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia. Nel pomeriggio si tiene la Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori seguita dalla sessione dedicata alla Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR. La chiusura di giornata è dedicata a una categoria di merci molto speciali: la logistica dell'arte, comprendendo anche gli NFT.

Venerdì 11 marzo. Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica aprono la terza giornata della manifestazione. A seguire due sessioni dedicate a settori specifici della logistica, entrambe fondamentali per lo sviluppo dell'intermodale: Il cargo aereo e Lo shipping multimodale ferroviario.





Pagina 1

Foglio 1/1

Torna a Milano "Shipping Forwarding & Logistics meet industry" / Tutti gli eventi

"È la prima edizione di questo evento che avviene a PNRR approvato ed in fase di attuazione, ormai, da quasi un anno"

Milano – Torna l'appuntamento con "Shipping Forwarding & Logistics meet industry", dal 9 all'11 marzo. Presso la sede di Assolombarda, a Milano, e promossi da **Confetra, Alsea ed International Propeller Club**, tre giorni di incontri, seminari, focus group, convegni dedicati al dialogo tra Logistica e Manifattura. Aprirà i lavori il Ministro Enrico Giovannini.

"È la prima edizione di questo evento che avviene a PNRR approvato ed in fase di attuazione, ormai, da quasi un anno" ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini presentando l'appuntamento 2022.

"Abbiamo invitato le grandi centrali di spesa del nostro Settore – dalle Autorità di Sistema Portuale alle Ferrovie ed all'ENAC- a raccontarci lo stato dell'arte. Infrastrutture, quindi, ma non solo. Si discuterà anche di competitività delle filiere, di export, di aumento dei costi delle materie prime, di reshoring e nearshoring, di Transizione ecologica e digitale: tutti temi che logistics industry ed industria produttrice di beni devono imparare a declinare insieme, in un processo di profondo ripensamento dei fondamentali dell'economia del Paese. Come al solito, daremo ampio spazio anche alla geoeconomia ed alla geopolitica: la collocazione strategica dell'Italia nel contesto degli scambi globali deve assurgere sempre più a punto di riferimento delle nostre discussioni".

"Non ci interessano letture domestiche ed autoreferenziali, che tra l'altro oggi apparirebbero particolarmente fuori luogo e fuori contesto alla luce dei drammatici avvenimenti che stanno devastando la convivenza civile e pacifica dell'Europa" ha dichiarato il presidente di Confetra.

A Milano, quindi, spazio tra gli altri ai vertici di Assoporti, **Confcommercio**, Confindustria, Confitarma, Ance, Anfia, Assoaeroporti. Presenti anche numerosi esponenti del mondo Accademico coinvolto con ben 5 Atenei, i centri studi e di ricerca SRM, IAI, ISPI, la Fondazione Ugo Bordoni, Limes.

Interverranno esponenti di MIMS e MISE, di Dogane, le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria, Uniontrasporti. Nutrito il parterre Confetra, con i contributi di Fedespedi, Assologistica, ANAMA, Assohandlers, Assocad, Assiterminal, Assoferr, Fercargo, Federagenti e PharmacomItalia.

"Un contenitore autorevole ed istituzionale, di analisi ed idee, al servizio del Paese. Non ci appassionano manifestazioni partigiane. Il momento storico richiede a tutti un colpo d'ala, per esserne all'altezza" – ha concluso Nicolini – "1.300 registrati per la partecipazione alla tre giorni rappresentano il più importante riconoscimento alla qualità della nostra proposta e del nostro lavoro"





Pagina 1

Foglio 1/1

Confetra Liguria: "Adeguare subito le tariffe dell'autotrasporto"

"Il tempo è scaduto: per l'autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale". I livelli di prezzo raggiunti dal gasolio sanciscono una vera emergenza. A lanciare l'allarme è il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza

Genova - "Il tempo è scaduto: per l'autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale". I livelli di prezzo raggiunti dal gasolio sanciscono una vera emergenza. A lanciare l'allarme è il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, che denuncia l'assoluta insostenibilità dei rincari nel prezzo del gasolio destinati a provocare una vera e propria moria di imprese e il blocco dei servizi: "Se infatti già alla fine della settimana scorsa a far scattare l'allarme era stato - sottolinea Laghezza - Trasportounito invocando interventi immediati per poter far fronte a questa situazione, l'aggravarsi del conflitto in Ucraina e i conseguenti e ulteriori aumenti nel prezzo del carburante rendono questi interventi indifferibili".

Secondo il Presidente di Confetra Liguria, una possibile soluzione potrebbe consistere nell'introduzione del fluel surcharge, un meccanismo analogo a quello che si applica nel trasporto marittimo e che consente l'adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio. E per Laghezza, con la stessa metodologia di intervento, deve essere introdotto al più presto un congestion surcharge, (anche questo una misura mutuabile dal settore marittimo), che consentirebbe al mondo dell'autotrasporto di far fronte alle situazioni di aggravio dei costi causate da tutte le condizioni di disagio, frutto ad esempio degli ingorghi autostradali o dalle code ai varchi portuali, che affliggono da tempo il settore sia in Liguria che nel resto d'Italia.

Per Laghezza è necessario parallelamente promuovere con forza il potenziamento del trasporto intermodale e in quest'ottica - sottolinea — va accolto favore con favore l'inserimento del finanziamento per la galleria di valico della Ferrovia Pontremolese nel Documento strategico della Mobilità ferroviaria di passeggeri e merci approvato la scorsa settimana in commissione Trasporti alla Camera: "Un passo importante verso una soluzione al problema della mobilità delle merci da e per i porti liguri, che, e non va dimenticato, dipende a stragrande maggioranza dal funzionamento dell'autotrasporto. Nascondere la testa sotto la sabbianon serve a nulla perché il rischio più volte adombrato di una paralisi del sistema è oggi reale. E In questo momento di emergenza auspichiamo che il mondo Confetra faccia quadrato e rimanga unito, perché è interesse di tutto il sistema logistico che l'autotrasporto continui a funzionare non solo per garantire la sopravvivenza di tante aziende che ne fanno parte, ma anche e specialmente per garantire il corretto funzionamento dell'intera catena logistica".





Pagina 1

Foglio 1/2

Logistica

Laghezza (Confetra Liguria): "Per l'autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale"

Secondo diverse associazioni di categoria tra cui FIAP e Trasportounito il comparto sarebbe arrivato ad un punto di non ritorno. Longo (Trasportounito): "Il fermo è inevitabile"

Nonostante il caro carburante fosse già una materia all'ordine del giorno qualche mese fa con il petrolio che non ha più conosciuto periodi ribassisti dagli ultimi 3 mesi, con l'esacerbarsi della situazione in Est Europa i livelli di prezzo raggiunti dal gasolio hanno toccato cifre record che stanno mettendo a dura prova uno dei settori maggiormente colpito da tali rincari: i trasporti.

A lanciare ancora una volta un allarme senza se e senza ma è il Presidente di Confetra Liguria Alessandro Laghezza che, denunciando l'assoluta insostenibilità dei rincari nel prezzo del gasolio, invita a riflettere su come la situazione economica attuale sia destinata a provocare una vera e propria moria di imprese e il blocco dei servizi.

"Il tempo è scaduto: per l'autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale". Adesso – continua il Presidente - "una possibile soluzione potrebbe consistere nell'introduzione del fuel surcharge (variazione automatica applicata alle sole voci tariffarie legate al trasporto (nolo), riconducibile al valore del prezzo medio mensile nazionale del gasolio da autotrazione al consumo), meccanismo analogo a quello che si applica nel trasporto marittimo e che consente l'adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio".

Come se non bastasse, Laghezza aggiunge anche che per prendere una misura sostanzialmente valida "dovrebbe essere adottato anche un altro strumento, il congestion surcharge, che consentirebbe al mondo dell'autotrasporto di far fronte alle situazioni di aggravio dei costi causate da tutte le condizioni di disagio, frutto ad esempio degli ingorghi autostradali o dalle code ai varchi portuali, che affliggono da tempo il settore sia in Liguria che nel resto d'Italia".

L'allarma lanciato da Laghezza verte infine sulla regione di sua competenza, zona geografica fortemente dipendente dall'autotrasporto e per la quale "bisogna accogliere con favore l'inserimento del finanziamento per la galleria di valico della Ferrovia Pontremolese nel 'Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci" che è stato approvato la scorsa settimana in Commissione Trasporti alla Camera. "Necessario – conclude il Presidente di Confetra Liguria – è promuovere con forza il potenziamento del trasporto intermodale e la galleria di valico rappresenta una soluzione al problema della mobilità delle merci da e per i porti liguri".





Pagina 1

Foglio 2/2



Allo stesso modo altre

associazioni, tra cui FIAP (Federazione Italiana Autotrasportatori) e Trasportounito stanno combattendo la battaglia contro la lentezza della politica italiana nel varare dei provvedimenti utili a contrastare il rialzo del gasolio.

"La politica si sta rivelando troppo lenta nelle scelte, e qualsiasi nuova norma o emendamento non mirato ad una soluzione rispetto alla situazione reale, avrebbe scarsi effetti nell'immediato". Ogni impresa, qualora non ci fossero le condizioni economiche, valuti seriamente di fermare i propri veicoli prima di mettere a repentaglio il proprio patrimonio aziendale o peggio si produca dei debiti difficilmente recuperabili" ha commentato la FIAP aggiungendo anche che "il Governo debba intervenire con un temporaneo controllo amministrato del prezzo del gasolio per garantire la circolazione delle merci e soprattutto la distribuzione di medicinali e beni di primaria necessità".

E già una settimana fa Maurizio Longo, Segretario Generale di Trasportounito sottolineava come la situazione fosse ormai arrivata ad un punto di non ritorno secondo il quale un fermo del comparto sarebbe stato "inevitabile".

"Il varo di interventi di natura fiscale che prevedano l'utilizzo dell'extra gettito dell'iva derivante dai rincari, per supportare e abbattere i costi delle imprese di autotrasporto" potrebbe essere, secondo Longo, un ulteriore provvedimento per andare incontro al settore dei trasporti su gomma.





Pagina 1

Foglio 1/1

Controlli radiometrici: Fedespedi festeggia la soluzione

LINK: https://aircargoitaly.com/controlli-radiometrici-fedespedi-festeggia-la-soluzione/



Controlli radiometrici: Fedespedi festeggia la soluzione 9 Marzo 2022 Con l'approvazione del Decreto Energia è stata risolta come è noto la problematica dei controlli radiometrici sui metalli in importazione. Positivamente secondo quanto spiega una nota di Fedespedi, l'associazione nazionale degli spedizionieri: "Le nuove regole saranno operative da luglio prossimo - 120 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto in esame - e saranno in linea con le regole attuali che consentono la garanzia della sicurezza di ambiente e cittadini e nel contempo la fluidità dei traffici. È stato pertanto scongiurato definitivamente il pericolo dell'entrata in vigore di quelle disposizioni paventate nel decreto legislativo n.101/2020 che avrebbero allargato a dismisura la lista dei prodotti da sottoporre a vigilanza radiometrica paralizzando l'attività dei principali punti di sdoganamento nazionali".

Nel prosieguo Fedespedi conduce una breve disamina d e l provvedimento, sulla base delle categorie di prodotti interessati dalla normativa: "Semilavorati metallici - Il nuovo testo legislativo conferma sostanzialmente la lista dei semilavorati metallici da sorvegliare: nulla cambia anche relativamente alle modalità e ai punti di controllo. Prodotti finiti - La sorveglianza sui prodotti finiti in metallo rappresenta la novità introdotta dalle ultime direttive EURATOM e nel contempo è l'aspetto più delicato della disciplina; il testo in esame risulta equilibrato e in linea con quanto l'Agenzia Dogane e Monopoli aveva illustrato agli operatori lo scorso mese di maggio durante un apposito open hearing; la lista dei prodotti appare ampia (anche se non così estesa come quella prevista dall'originale decreto legislativo n.101/2020), ma prevede che la sorveglianza radiometrica operi su richiesta specifica

delle autorità competenti indirizzata all'Agenzia Dogane e Monopoli sulla base di particolari e comprovati elementi sulla sussistenza o sull'eventuale presenza di un pericolo concreto di radioattività. Rottami e altri materiali metallici di risulta - La sorveglianza radiometrica sui rottami e materiali di risulta metallici rimane sostanzialmente invariata. Mutuo riconoscimento delle attestazioni di Paesi Terzi -Per le merci provenienti da Stati terzi con i quali sussistono specifici accordi di reciprocità, in dogana l'attestazione di avvenuta sorveglianza radiometrica può essere fornita con la corrispondente dichiarazione rilasciata nel Paese d'origine; il Ministero della Transizione Ecologica aggiorna periodicamente l'elenco dei Paesi con i quali è in vigore il relativo accordo; in questi casi il controllo radiometrico va comunque effettuato all'ingresso dello stabilimento".





Pagina 1

Foglio 1/2

Pnrr occasione di rilancio del sistema logistico



MILANO — "La grande occasione. Il Pnrr per il rilancio del sistema logisticoindustriale italiano al 2030" è il titolo della conferenza di apertura della VI edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, in programma mercoled' 9 Marzo alle ore 9,30 .

Per i prossimi cinque anni **il singolo fattore di sviluppo** più importante per





Pagina 1

Foglio 2/2

l'economia industriale e logistica italiana **sarà costituito dagli investimenti previsti dal Pnrr**, nella triplice forma di trasferimenti, prestiti europei e fondo complementare che rappresentano un'occasione da non perdere.

I quasi **70 miliardi** previsti nei capitoli strettamente infrastrutturalilogistici, e le decine di miliardi presenti in altri capitoli destinati a interventi che comunque sono rilevanti per il settore, possono costituire il **colpo di frusta per cambiare il panorama logistico e industriale del Paese.** In due aspetti: per le opere che si realizzeranno ma anche per le commesse che genereranno economia.

Il condizionale è però necessario, sia perché il risultato non è garantito a priori viste le condizionalità inserite nei finanziamenti europei, sia per le oggettive difficoltà di realizzazione, ma anche per l'aumento dei prezzi e la scarsità di materie prime, semilavorati e personale.

La sessione cerca di offrire un quadro completo delle sfide che attendono il sistema logistico-industriale.

E' possibile iscriversi e partecipare collegandosi al seguente link **ISCRIVITI E PARTECIPA.**

Nel pomeriggio, poi seguiranno altre due interessanti incontri. Il primo si svolgerà dalle ore 14 alle 16 sul tema "Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze". Infine, la prima giornata della manifestazione si concluderà con il convegno "Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione", dalle 16,30 alle 18.

Qui, invece, è possibile consultare l'intero programma delle conferenze che si terranno dal 9 all'11 Marzo.



Pagina 1

Foglio 1/1



Si comincia! Enrico Giovannini e Guido Nicolini aprono #SFLMI22 🏚 🏗 🏗





Pagina 1

Foglio 1/2

A Livorno primo appuntamento il 14 marzo dei seminari dal titolo "Leggere la complessità Porto-Città"

Giancarlo Barlazzi

Organizzato da CNR IRISS insieme al Comune ed è promosso da RETE

Livorno – L'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (CNR IRISS) è coorganizzatore, insieme al Comune di Livorno, di un ciclo di seminari promosso da RETE – Associazione internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città, dal titolo "Leggere la complessità Porto-Città. Le sfide delle città di porto dopo la pandemia in una prospettiva multiscalare". Questo ciclo di 4 seminari, che si svolgeranno in modalità ibrida tra marzo e giugno, si propone come strumento a supporto della politica per favorire ad esempio un approccio orientato alla comprensione della complessità dei fenomeni che caratterizzano i sistemi portuali italiani in ambito macroeconomico, sociale e giuridico. Primo appuntamento della serie, sarà il webinar "Le sfide geoeconomiche, sociali e giuridiche delle città porto", che si terrà il 14 marzo dalle 15 alle 17, con streaming sul canale YouTube di RETE (https://bit.ly/3txPKTC). Tra i partecipanti il Direttore Scientifico di RETE Massimo Clemente, l'Assessore al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani, Olimpia Ferrara (Studi di Ricerche sul Mezzogiorno – Gruppo Intesa San Paolo), Ivano Russo (Direttore Generale CONFETRA), Mario Sommariva (Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale) e Stefano Soriani (Università Cà Foscari di Venezia – Società Geografica Italiana)





Pagina 1

Foglio 2/2



Gli effetti economici della pandemia hanno messo in evidenza le fragilità del sistema logistico e portuale a livello globale. Un sistema caratterizzato di per sé da una forte complessità, emersa negli ultimi due anni in forma ancora più accentuata in macroeconomico, sociale e giuridico-amministrativo, strettamente interconnessi. tra loro Indagare i fenomeni che si manifestano in tali ambiti, promuovendo un dialogo costante e strutturato tra mondo della ricerca, istituzioni, imprese e cittadini, rappresenta il primo passo per identificare strategie per uno sviluppo sostenibile e integrato dell'ecosistema porto-città. Il principale nodo da sciogliere è quello dei conflitti spaziali, sociali e ambientali che tuttora caratterizzano i porti ed in particolare le aree di interazione fra porto e città dove diversi sono gli enti che hanno un ruolo decisivo per la loro riorganizzazione funzionale (Regione, Comuni, Autorità di Sistema Portuale, ecc.).

Il primo dei seminari proposti da Rete vuole affrontare le tematiche in modo sistemico, con l'obiettivo di offrire diverse chiavi di lettura della complessità dell'ecosistema porto-città.

CHAIRS

Massimo CLEMENTE

Direttore scientifico di RETE

Barbara BONCIANI

Assessora al porto e all'integrazione porto città del Comune di Liverno

INTERVENGONO

Olimpia FERRARA

Studi di Ricerche sul Mezzogiorno (SRM) Gruppo Intesa Sanpaolo

Ivano RUSSO

Direttore Generale di Confetra (Confederazione Generale Italiana del Trasporti e della Logistica)

Mario SOMMARIVA

Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale

Stefano SORIANI

Università Ca' Foscari di Venezia, Società Geografica Italiana





Pagina 1

Foglio 1/1

Giovannini: "Il settore marittimo e portuale avrà presto a disposizione 61 miliardi"

La prima giornata di SFLMI si concentrerà sulla ripresa nazionale e su tutti i punti deboli della supply chain, e ShipMag sarà presente all'evento

Milano – "Il momento è unico, e nonostante le terribili notizie di politica estera che arrivano dall'Est, dobbiamo guardare al futuro. Il settore marittimo e portuale avrà a disposizione 61 miliardi di euro derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), e altri 43 arriveranno dalla Legge di stabilità e dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione. **Un'occasione che non possiamo perdere"**.

Questa la sintesi del pensiero del Ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, nel suo intervento d'apertura della prima giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meets Industry 2022, nella sede milanese di Assolombarda. La tre giorni del settore torna in presenza e in formato ibrido per confrontarsi sulle novità e gli scenari che riguardano la blue economy e il mondo della logistica.

E se fino a pochi giorni fa il post-Covid sarebbe stato il tema principale, declinato sulla ripresa e sulla congestione dei porti, oggi gli echi della guerra arrivano obbligatoriamente anche nel consesso milanese. Ma l'Italia, seppur con grande preoccupazione per l'attualità, **non può che guardare alle risorse senza eguali che arrivano sul settore.**

"Nei prossimi cinque anni daremo il via a progetti di ampio respiro", prosegue Giovannini, "che porteranno enormi benefici non soltanto al mondo logistico, ma a tutto il Paese. Potremo mettere ingenti risorse sul rilancio dei porti e sul collegamento ferroviario degli scali con i territori e con gli altri hub, con gli aeroporti, con gli inland terminal. Ma potremo anche lavorare sulle infrastrutture esistenti, finanziando la manutenzione straordinaria e le migliorie necessarie per le autostrade e per tutta la rete ferroviaria italiana". La prima giornata di SFLMI si concentrerà sulla ripresa nazionale e su tutti i punti deboli della supply chain, e ShipMag sarà presente all'evento anche **tramite la moderazione di Leonardo Parigi** nella sessione delle 16.30 "Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione".

IL GAZZETTINO



10/03/22 Data

Pagina 8

Foglio 1/1

"Interporti al centro" col ministro Giovannini

L'APPUNTAMENTO

PADOVA Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova organizzano il l'8 aprile pal nuovo Centro Congressi in Fiera a Padova, l'evento "In-terporti al centro" un signifi-cativo incontro che approfondisce e analizza il ruolo degli interporti italiani partendo dai numeri.

Oggi gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo adottando i più moderni criteri della sostenibilità perché sono strutture al servizio dell'intermodalità, metodo-logia fondamentale per la transizione ecologica richie-

sta alla logistica.

Ad aprire i lavori sarà l'Ad di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, che illustrerà una ricerca appositamente commissionata da UIR dal titolo "La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani". Le analisi, gli scenari, anche le criticità emerse da questo studio, saranno discusse in una tavola rotonda animata dal vicedirettore di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e

del mondo imprenditoriale. Partecipano infatti Matteo Gasparato, Presidente di UIR, Franco Pasqualetti Vice-presidente di UIR, Guido Grimaldi, Presidente di Alis Anna Masutti Presidente di RFI, Leopoldo Destro Presidente di Assindustria Veneto Centro, Rodolfo Giampieri, Presidente di Assoporti e Guido Nicolini Presidente di

Le conclusioni saranno affidate al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Enrico Giovannini.

Obiettivo del convegno è far emergere il ruolo chiave che già oggi gli interporti svolgono nella catena logistica nazionale e internaziona-

© riproduzione riservata

la Repubblica Economia



Data 10/03/22

Pagina 1

Foglio 1/2

Clemente (Cnr Iriss): "Rigenerazione urbanoportuale necessaria per lo sviluppo economico"

(Teleborsa) - "Favorire un approccio orientato alla comprensione della complessità dei fenomeni che caratterizzano i sistemi portuali italiani e promuovere un dialogo costante e strutturato tra mondo della ricerca, istituzioni, imprese e cittadini, rappresenta il primo passo per identificare strategie per uno sviluppo sostenibile, condiviso e integrato dell'ecosistema porto-città. L'attivazione di processi collaborativi di rigenerazione urbano-portuale è necessaria sia per lo sviluppo economico e sociale, sia per la valorizzazione del patrimonio culturale e identitario delle nostre città portuali." Lo ha detto **Massimo Clemente**, direttore del **Cnr Iriss** e del **Comitato Scientifico di RETE**, presentando il webinar "Le sfide geoeconomiche, sociali e giuridiche delle città porto" che si terrà online il prossimo 14 marzo, dalle 15:00 alle 17:00.

"La situazione sociale nei **porti** si caratterizza oggi per un livello di tensione molto alta - sottolinea **Barbara Bonciani**, assessora al Porto e Integrazione Porto-Città del Comune di Livorno e membro del Comitato Scientifico di RETE - dovuta a diversi fattori, fra cui, in primis, l'incertezza generata dalle dinamiche globali del trasporto marittimo e gli effetti provocati dalla pandemia sanitaria da Covid 19 che incidono, sia sul buon andamento delle **imprese** portuali e logistiche, sia sul lavoro. Inoltre, rimangono da sciogliere alcuni punti nodali, fra cui gli effetti dei fenomeni di **concentrazione** orizzontale e verticale degli operatori sull'organizzazione e la qualità del lavoro, oltre che l'impatto dei **processi di automazione** sul lavoro portuale e sulla **logistica integrata**, sia in termini di organizzazione del lavoro, sia per quanto attiene alla qualificazione e riqualificazione dei lavoratori. Questi aspetti devono essere approfonditi in modo adeguato e con una prospettiva nazionale. In questo contesto - ha concluso Bonciani -, la più ampia disponibilità dei dati quantitativi e qualitativi, necessari a identificare in modo preciso la situazione attuale, risulta di grande rilevanza strategica".

Gli effetti economici e sociali della **pandemia** hanno messo in evidenza le **fragilità** e **volatilità** del sistema logistico e portuale a livello globale: ingolfamento dei porti, costo dei noli marittimi in alcuni casi triplicato, contrazione dei traffici con diminuzione in doppia cifra. Durante i primi 9 mesi del 2021 inizia la risalita dei porti italiani, +10%, pari a oltre 345 milioni di tonnellate. Dati positivi - ha aggiunto Clemente - si registrano anche per gli investimenti in sostenibilità: a livello globale il 34% dell'**orderbook** si riferisce a navi che adottano carburanti e propulsori alternativi (Fonte: SRM, 2022).

La crisi geopolitica globale con l'attacco militare della Russia all'Ucraina rischia di determinare

la Repubblica Economia



Data 10/03/22

Pagina 1

Foglio 2/2

una battuta d'arresto per la ripresa del sistema, caratterizzato di per sé da una forte complessità, emersa negli ultimi due anni in forma ancora più accentuata in ambito macroeconomico, sociale e giuridico-amministrativo, tra loro strettamente interconnessi. Da qui la necessità di un **approfondimento scientifico** per indagare le problematiche di tale sistema - allarme sociale, pandemia, dinamiche globali, governance futura - e focalizzare le possibili soluzioni.

Il ciclo di seminari è organizzato da RETE, Associazione internazionale per la collaborazione tra Porti e Città, con l'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr Iriss) e il Comune di Livorno. Quattro incontri che si svolgeranno, online e in presenza, tra marzo e giugno, con l'obiettivo di offrire diverse chiavi di lettura della complessità dell'ecosistema porto-città e, in particolare, delle sfide che le città portuali sono chiamate ad affrontare nel contesto post covid.

Il primo incontro del **14 marzo**, trasmesso in streaming sul canale YouTube di RETE, sarà moderato da Massimo Clemente e Barbara Bonciani. Al webinar interverranno Olimpia Ferrara (responsabile dell'ufficio maritime SRM - Gruppo Intesa Sanpaolo), Ivano Russo (direttore generale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Mario Sommariva (presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale), Stefano Soriani (professore ordinario di geografia economico-politica presso l'Università Ca' Foscari di Venezia e membro della Società Geografica Italiana).

Tra i temi della **discussione**, quello dei conflitti spaziali, sociali e ambientali che tuttora caratterizzano i porti ed in particolare le aree di interazione fra porto e città dove diversi sono gli enti che hanno un ruolo decisivo per la loro riorganizzazione funzionale (Regione, Comuni, Autorità di Sistema Portuale, ecc.). Oggi la portualità italiana si trova di fronte a questioni di tipo giuridico/legislativo rilevanti capaci di incidere anche sulla governance futura del sistema portocittà, tenendo conto che ogni finanziamento erogato alle Autorità di Sistema Portuali rischia di essere considerato aiuto di Stato.

Il **secondo seminario** si svolgerà il 20 aprile a Napoli presso la sede del Cnr Iriss con un approfondimento sugli scenari geoeconomici globali e le dinamiche locali. Seguirà il 12 maggio presso il Comune di Livorno un terzo incontro dedicato al tema del lavoro portuale e disagio sociale dopo la crisi globale. Il quarto e ultimo appuntamento, a Roma il 6 giugno, sarà l'occasione per discutere sulla natura giuridica del 'governo' portuale.





Pagina 1

Foglio 1/2

Modifiche al Codice nel contratto spedizioni

WEBINAR

giovedì 17.03.2022 Ore 11:00

DI CONTRATTO DI SPEDIZIONI IDEATA DA FEDESPEDI

Semplificazione, modernità e uno sguardo aperto sul mondo







#Fedespedi75

ROMA — "La riforma del Codice Civile in materia di contratto di spedizioni ideata da Fedespedi — Semplificazione, modernità e uno sguardo aperto sul mondo" è il titolo del webinar in programma giovedì 17 Marzo dalle ore 11 alle 13. Organizzato da Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) insieme con il CNEL — Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e con Confetra, il convegno rappresenta l'occasione per presentare appunto le modifiche al Codice Civile in materia di contratto di spedizioni.

L'evento sarà trasmesso in streaming dalla sede del CNEL. Per seguire i





Pagina 1

Foglio 2/2

lavori, occorre la registrazione a questo link.

Il convegno sarà l'occasione per presentare i contenuti della modifica normativa a cui ha lavorato Fedespedi e in particolare il Legal Advisory Body, guidato da Ciro Spinelli, nell'obiettivo ambizioso di ammodernare la disciplina civilistica del contratto di spedizione e renderla adeguata a quella che è oggi l'attività di freight forwarding. La proposta normativa, licenziata da Fedespedi e condivisa dall'Assemblea del CNEL nel Gennaio 2020, è stata definitivamente approvata nel dicembre scorso (con la legge n. 233/2021), in seguito a un iter che ha visto un confronto approfondito con le Istituzioni portato avanti da Fedespedi e Confetra.

Il programma dei lavori prevede, dopo il saluto introduttivo di Tiziano Treu, presidente CNEL, l'apertura dei lavori da parte di Guido Nicolini, presidente Confetra. Seguiranno gli interventi di Ciro Spinelli, presidente Legal Advisory Body Fedespedi e di Stefano Zunarelli, Prof. Avv. Zunarelli Studio Legale Associato. Le conclusioni del convegno sono affidate a Silvia Moretto, presidente Fedespedi.





Pagina 1

Foglio 1/2

Betty Schiavoni: ragioniamo in ottica sistemica



MILANO — "Dobbiamo ragionare in ottica sistemica", ha detto Betty Schiavoni, intervenendo alla seconda giornata di Shipping Forwarding & Logistics meet industry.

"I nodi portuali, intermodali o aeroportuali, non sono patrimonio di una città o di una regione ma di un territorio diffuso. Genova, Spezia e Savona non sono porti solo della Liguria, Sono porti del Piemonte, della Lombardia,





Pagina 1

Foglio 2/2

della Emilia e del Veneto. Malpensa non è un aeroporto della Lombardia. È il principale hub merci dell'Italia. Dobbiamo ragionare in questa ottica sistemica che Lombardia, Liguria e Piemonte hanno compreso creando gli Stati Generali del Nord Ovest allargando anche lo sguardo ad altre regioni con noi interconnesse".

In merito alle infrastrutture Betty Schiavoni ha dedicato ampio spazio alle manutenzioni. "il fatto che negli anni passati strade e autostrade siano state mal mantenute è uno scandalo. Ora i lavori devono essere fatti e realizzati velocemente. Il fatto che le autostrade presentino chilometri di lavori in corso senza che in lunghi tratti ci siano operatori che lavorano è uno scandalo, soprattutto in Liguria che ha pagato e continua a pagare un conto salato alla cattiva gestione delle autostrade. Chiediamo lavori che funzionino 7 giorni su 7 h. 24.

Infine, tra le opere infrastrutturali necessarie Betty Schiavoni ha ricordato ancora una volta la necessità di realizzare parcheggi sicuri per i mezzi pesanti in Italia, in particolare a Malpensa e Segrate. È una questione di civiltà.

MISE.GOV



Data 10/03/22

Pagina 1

Foglio 1/1



Ucraina: Giorgetti firma decreto per task force per imprese

Dal ministero massima attenzione -www.mise.gov.it

https://www.mise.gov.it/index.php/it/per-i-media /notizie/2043213-ucraina-giorgetti-firmadecreto-per-task-force-per-imprese

Confetra nella Task Force insediata dal Ministro Giorgetti. Attivo Help Desk per segnalare qualsiasi problema operativo o amministrativo stiano incontrando le imprese che operano nelle aree interessate dal conflitto





Pagina 1

Foglio 1/2

La logistica invita nuovamente l'industria a un coordinamento reciproco

Un nuovo patto fra industria e logistica sul modello di quanto avvenuto in Friuli Venezia Giulia e in Emilia Romagna. È quanto auspicato da Guido Nicolini, presidente di Confetra, durante l'apertura dei lavori della sesta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry in corso a Milano. "Reshoring e nearshoring sono fenomeni di grande interesse per la logistica" ha dichiarato. "Il modello a cui guardiamo è quello di Trieste e della regione del Friuli Venezia Giulia dove la locale Autorità di sistema portuale è diventato un operatore logistico investendo nelle aree retroportuali e il presidente Zeno D'Agostino è stato nominato presidente dell'Ase (Area di sviluppo economico). Qualcosa di simile sta avvenendo in Emilia Romagna. Sempre più il rapporto fra industria e logistica dev'essere stretto e interconnesso, non può mancare un rapporto e una collaborazione stretta fra manifattura e logistica".

Il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha aggiunto che "con il conflitto militare in atto si sono accentuate le criticità legate ad aumento di costi e scarsità delle materie prime", sottolineando la pericolosità in questa fase di scegliere la clausola di vendita ex-works (franco fabbrica) dove è "il cliente finale estero a decidere a chi affidarsi per i trasporti e la logistica mentre il venditore rimane resp. Per i produttori italiani la logistica è sempre stata considerato un costo;170 miliardi di potenziale indotto economico che finisce nelle tasche di grandi player logistici stranieri".

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è stato poi uno dei temi al centro della sessione aperta da un video messaggio del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che non ha nascosto le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano venne approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e che, come ricordato da Gian Paolo Oneto, direttore centrale per gli studi e la valorizzazione delle statistiche economiche di Istat, non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni.

"L'Italia non può rimanere indietro sui temi della digitalizzazione, internet of things, cybersecurity, ecc. deve investire grazie a programmi come il Pnrr" ha affermato Riccardo Fuochi, presidente del propeller Club – Port of Milan. Richiamando la progressiva "integrazione verticale nella logistica da parte soprattutto dei global carrier", Fuochi ha sostenuto che la "transizione energetica serve per supportare il rinnovo delle flotte nel nostro Pese", ma ha evidenziato anche come sia "necessario mantenere la terzietà della logistica rispetto all'industria".

Il vertice del Propeller milanese rivolgendo lo sguardo al futuro ha detto che il "reshoring difficilmente riporterà le fonti produttive in Italia ma bisognerà valutare dove andranno. Servirà una





Pagina 1

Foglio 2/2

revisione delle supply chain in base ai nuovi luoghi di produzione. Logistica e industria devono ripensare le catene logistiche. Da anni cerchiamo di dire al mondo dell'industria di realizzare alleanze e sinergie, abbiamo moltissime associazioni che non dialogano fra di loro in maniera coerente; oggi più che mai serve sedersi al tavolo per analizzare con l'industria rotte, costi, criticità dei trasporti e della logistica con le aziende clienti. Per questo è nato questo evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry".





Pagina 1

Foglio 1/1

Confetra non aderirà allo sciopero nazionale dei trasporti

Nicolini: grave errore alla luce del confronto con le Istituzioni

Milano, 11 mar. (askanews) – Confetra, la confederazione generale dei trasporti e della logistica, scrivendo al Presidente Draghi ed al Ministro Giovannini, ha dichiarato che non aderirà alla sospensione nazionale dei servizi di autotrasporto merci, di lunedì 12 marzo.

"In riferimento alla nota di Trasportounito, con la quale si annuncia la sospensione nazionale dei servizi di autotrasporto merci a partire da lunedì, tengo a precisare – ha detto il presidente Confetra, Guido Nicolini – che la nostra Confederazione non solo non condivide tale iniziativa, ma la reputa un grave errore alla luce del confronto costantemente in atto con il Governo ed in particolare con il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. Confetra – ha concluso Nicolini – resta disponibile a partecipare a tutti i Tavoli già convocati o che si vorranno convocare per valutare assieme alle Istituzioni quali possano essere le risposte più efficaci da offrire ad un segmento della supply chain logistica, l'autotrasporto, particolarmente colpito dal recente insostenibile aumento dei costi delle materie prime".





Pagina 1

Foglio 1/2

Quattromila partecipanti a Forwarding&Logistics meet Industry

La giornata di venerdì è si è conclusa con le sessioni sul cargo aereo e l'intermodale ferroviario a lungo raggio

Milano – Si è conclusa oggi l'edizione 2022 di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. "Confetra, ALSEA e The International Propeller Club, Port of Milan ringraziano gli oltre 4.000 partecipanti, i 120 relatori e i 65 partner che anche quest'anno hanno scommesso sulla qualità di contenuti e sul consolidato network che l'evento rappresenta", si legge in una nota.

"Stavamo per uscire dal tunnel della crisi pandemica, e il PNRR sarebbe stato la soluzione, un trampolino di lancio verso la ripresa dello sviluppo – dice Guido Nicolini, presidente di Confetra – Prima l'inflazione e la scarsità post-pandemica, poi la guerra e, sullo sfondo, i costi della transizione ecologica, hanno resettato la prospettiva e costringono gli operatori dell'economia produttiva e della logistica a stringere una concertazione per non essere sempre e solo reattivi agli eventi. Un evento come Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry si rivela di anno in anno prezioso come forum di confronto".

"La situazione generale del Paese, e direi del mondo, è in uno stato di flusso, ma non ha senso attendere che si stabilizzi, anche perché non sappiamo quando lo farà – ha ribadito Betty Schiavoni, presidente di ALSEA. Dobbiamo invece accelerare la realizzazione degli impegni che sono stati presi da anni e che rafforzando l'efficienza del sistema sono utilissimi ora. Da questo punto di vista dall'evento di Milano sono emerse indicazioni positive. Mi piace citarne una: esiste la volontà politica, espressa dai tre assessori ai trasporti Terzi, Gabusi e Benveduti, di rilanciare gli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest per arrivare a un coordinamento continuo delle azioni nel settore, agendo a livello di governance come una macroregione, cosa che il nord-ovest, industrialmente e logisticamente, lo è già di fatto".

I relatori – si legge in una nota diffusa dall'organizzazione – hanno fornito indicazioni sugli strumenti per perseguire la sostenibilità senza far esplodere i costi, condanna a morte di ogni transizione ecologica. In questo quadro, va superata la logica degli strumenti verticali, calati dall'alto, per concentrarsi su strumenti distribuiti, ossia gli accordi tra privati.

Il concetto è stato affermato con forza da Andrea Condotta, esponente di ALICE e 2ZERO, sottolineando il ruolo dei grandi caricatori nel guidare la transizione nella logistica, avendo il potere di favorire e premiare gli operatori più impegnati. **Marco Lopez de Gonzalo**, Partner dello Studio Legale Mordiglia, ha tracciato il cambio di rotta premettendo che "c'è uno scollamento tra destinatari delle norme e destinatari del trasporto: le norme incidono sugli operatori, ma i benefici su tutti gli altri". Non si tratta di ripartire solo costi e oneri, ma anche opportunità. "Ci sono



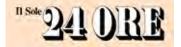


Pagina 1

Foglio 2/2

strumenti contrattuali che trasformano la sostenibilità in una risorsa, sono formule "meno inquino, meno pago". Uno strumento contrattuale in questo ambito è il Green Procurement, utilizzato spesso nelle gare del settore pubblico, ma può essere implementato anche tra privati, soprattutto tra i grandi player. La nave virtuosa che diventa valore aggiunto.

La giornata è si è conclusa con le sessioni sul cargo aereo e l'intermodale ferroviario a lungo raggio.





Pagina 1

Foglio 1/1

LOGISTICA

Confetra: lo sciopero è grave errore

Confetra, la confederazione generale dei trasporti e della logistica, ha scritto al presidente del Consiglio Mario Draghi ed al ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, per annunciare che non aderirà alla sospensione nazionale dei servizi di autotrasporto merci di lunedì 14 marzo: «In riferimento alla nota di Trasportounito, con la quale si annuncia la sospensione nazionale dei servizi di autotrasporto merci a partire da lunedì, tengo a precisare ha detto il presidente Guido Nicolini - che la nostra Confederazione non solo non condivide tale iniziativa, ma la reputa un grave errore alla

luce del confronto costantemente in atto con il Governo ed in particolare con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili». Confetra infine si è detta poi disponibile a partecipare a tutti i tavoli quelli già convocati o quelli che si vorranno convocare in futuro «per valutare assieme alle Istituzioni quali possano essere le risposte più efficaci da offrire ad un segmento della supply chain logistica, l'autotrasporto, particolarmente colpito dal recente insostenibile aumento dei costi delle materie prime».

R.I.T.

III RIPRODUZIONE RISERVATA





13/03/22 Data

Pagina 18

Foglio 1/1

18

ECONOMIASMARITTIMO

ASSITERMINAL ACCUSA: «LITIGANO PER COSE SU CUI NON HANNO DIRITTO, AUTHORITY E MINISTERO INTERVENGANO», (SINDACATI: «1 TRAFFICI NON SI RESPINGONO»

Grimaldi-Bucci, a Genova è bufera «Chi decide sulle aree in porto?»

L'armatore replica al sindaco: «Abbiamo chiesto 300 mila metri quadrati. Forse si era distratto»

Alberto Quarati (Etalya

Non ci sta Emanuele Grimaldi a passare per uno che fa «accu-se senza senso», per usare le parole del sindaco di Genova, Marco Bucci. L'armatore nei Marco Bucci. L'armatore nel giorniscorsi aveva annunciato nu m'intervista al Secolo XIX una riduzione degli investimenti sul porto del capoliogo ligure, essendo posto di fronte al rischio di perdere spuzio per isuo itrafficio favore dei depositi chimici: in predicato, su decisione dell'Autorità portuale e input del Comune, di essere trasferiti da Multedo al TerminalSan Giorgio, di cui de principale cliente proprio Grimaldi, il quale ha definitio «promessterili» le alternative proposte sterili» le alternative proposte dallo stesso Bucci. Il sindaco (eri ha riposto che

Il sindaco teri ha riposto che «Grimaldi non ha fatto alcuna richiesta- quindi -le sue accu-se non hanno senso». Risulta-to, l'armatore scopre le carte: «A suo tempo, il Comune ti aveva invitati per discutere una collocazione alternativa dei nostri traffici. All'incontro, a rappresentanci - spiega Gri-maldi- c'era Marcello Di Cate-rina, vicepresidente dell'Alis. rina, vicepresidente dell'Alis, che è l'associazione di catego-ria di cui facciamo parte, che raccoglie anche autotrasporta-tori e tutto il mondo della logistica. Questo perché perdere traffico a Genova non è un pro-blema di Grinuldi, è un problema nazionale: si riducono le Autostrade del mare, frutto di

Sul dossier, il manager ha chiesto un parere all'ex governatore della Liguria, Burlando

ma politica sempre appoggia-ta dai governi, perché serve a togliere camion dalle strade per farli viaggiare via mare, ab-battendo inquinamento e so-prattutto in questo momento costi. Un viaggio dal Sud Italia al Nord costa 2.000 euro su strada, 600-700 euro su nave-A Bucci, che forse in quel mo-mento si era distratto, venne-ro rappresentate le nostre esi-genze: la necessità di operare ro tappresentate le noute esta-genze: la necessità di operare su 300 mila metri quadrati e una piccola stazione passegge-ri, per poter alviare anche, in maniera non prevalente rispet-to alle merci, questo ripo di atti-

to alle merci, questo tipo di atti-vità. La risposta fu di provare a cercare spazio in altri termi-nalo.

Ma in tutto questo, l'Autori-tà portuale? «Con l'Authority abbiamo fatto i passi formali del caso: presentando ricorso al Tar sulla scelta di non auto-presenta monimenta nassenrizzarci a movimentare passeggeri, e portando le nostre istan-ze al Consiglio superiore del la-vori pubblici» l'ente da cui di-pende il via libera al progetto dei depositi «Ecco conclude Grimaldi - trovo singolare che su queste situazioni dobbiamo confrontarci col Comune e non con l'ente portuale. Que-sta è una cosa che non mi era



EMANUELE GRIMALDI

«Trovo singolare che per queste situazioni il confronto sia con il Comune Non mi è mai successo ne in Italia ne fuori»

mai capitata in Italia o all'este-ro: il porto è demanio, appar-tiene allo Stato», Proprio per il rimpallo che questa vicenda hatra Genova e Roma, Grimal-di conferma anche di aver par-lato con Claudio Burlando, ex presidente della Regione ma prattutto ministro all'epoca della riforma del Registro ita-liano di navigazione, a cui l'ar-matore in sostanza riconosce la capacità di comprendere un progettu di interesse naziona-eche invece gli pare poco com-preso dalla politica locale. L'ex governatore rimane silente, mentre a Roma circolano indimentre a Roma circolano indi-screzioni secondo cui al mini-stero delle Infrastruture e mo-bilità sostembili non sarebbe-ro entusiasti della piega che atanno prendendo le cose sot-

atanno prendendo le cose sot-to la Lanterma.

Va all'attacco Luca Becce, presidente di Assireminal-Dunque, qui abbiamo un ar-matore che accusa un sindaco di avergli sottratto arce in per-tendente di accusa di accusa si con la constanta di accusa di accusa senza smentire, anzi rilancia.

Se tronbe arrea ce le chia-"Se vuole aree ce le chie-da..." Ma insomma, dice in sostanza Becce, Grimaldi non ha titolo per rivendicare le aree, perché il terminalista è Gavio. Ma nemmeno il sinda-co ha titolo per concedergli al-cunché: «Forse hanno modificato nottetempo la legge sui porti? Da presidente dei termi-nalisti italiani lancio un grido di allarme. Il presidente dell'Autorità di sistema portuadel Autornaussemaporini, le, Paolo Signorini, non ha niente da dire. Tutto bene? E il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, non ha niente da dire? Tutto bene?».

La situazione ha messo in guardia anche i sindacati Fili Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: -Già nei giorni soorsi - spiega Enrico Ascheri, Filt settore Porto – abbiamo scritto unitaria-mente una lettera all'Adsp. perché venga istituito un tavo lo per discutere tutte queste te matiche: perché è vero che è stato abolito il comitato por-tuale, ma non è nemmeno giu-sto che il confronto sia fatto solo sui giornali. Ci è stato detto che a giorni il tavolo sarà con-



HARCO BUCC

«Grimaldi non ha mal fatto richieste Spazi e opportunità ci sono: facciano unarichiesta e risolveremo»

vocato». Sulla vicenda Grimal-di, Ascheri sottolinea che «il porto non si può permettere di respingere traffici, tanto più se questo avviene perché non si ha chiara un'idea dell'asserto futuro del porto. E per lo stes-



LUCABECCE

«Unarmatore chiede spazi in porto al sindaco: forse hanno cambiato nottetempo la legge che regola il settore»

so motivo, il sindacato è anche contrario all'opzione zero sui depositi chimici: è l'Authority che deve trovare una soluzio ne. Tutto il resto, è prettamen-te campagna elettorale L'Usb in un comunicato riba-



La delusione di Grimaldi Intervistato giovedi, l'armaton Emanuele Grimaldi si dichiara de luso da Genova, che vuole dimezzare i suoi spazi in porto per fare spazio al depositi chimici, e accu-sa Il sindaco. Ieri la replica di Buc-ci «Da lui nessuna richiesta»

discele preoccupazioni per in-caschi occupazionali a carico dei lavoratori e il -gravissimo il silenzio e l'assenza del presi-dente Signorini. Ma il compito dell'Adsp non è portare navi e traffici?».—





Pagina 4

Foglio 1/1

LA CRISI UCRAINA

Silvia Moretto: «Con lo sciopero rischiamo di indebolire ancora di più una ripresa già azzoppata da sanzioni e inflazione»

«I Tir non si devono fermare»

La vicepresidente della Confederazione dei Trasporti: «Dobbiamo confrontarci con il governo»

ANTONIO SIBERIA

••• «No allo sciopero dei camionisti». A parlare in questa intervista è Silvia Moretto, vicepresidente vicario di Confetra, la Confederazione dei Trasporti e della logistica, e presidente di Fedespedi, la Federazione delle imprese di spedizioni internazionali.

Perché dite no all'ipotesi di fermo dell'autotrasporto italiano?

«Riteniamo che l'inasprirsi della vertenza nazionale e le ipotesi del fermo dei servizi non siano una risposta fondata davanti al momento di crisi e di intenso confronto con le Istituzioni in cui è necessario che prevalgano senso di responsabilità e spirito di collaborazione. Rischiamo di indebolire una ripresa già minata da inflazione e sanzioni economiche che colpiranno pesantemente import ed export nazionale».

Secondo lei cosa servirebbe?

«Occorre intervenire per riformare in profondità il settore che conta 100mila imprese di autotrasporto, tre volte quelle operanti in Germania (che, però, vanta quattro volte i volumi nazionali). Non c'è ristoro o regola che possa reggere in un mercato che presenta caratteristiche di frammentazione e obsolescenza».

La guerra in Ucraina ha innescato effetti dirompenti sui costi dei beni, carburanti compresi. Come ral-

Îentarli?

«L'emergenza internazionale ha spalancato nuovi e gravi scenari di criticità anche sul piano economico, destinati probabilmente ad acuirsi nelle

prossime settimane a causa delle restrizioni al commercio internazionale e al perdurare delle sanzioni economiche nei confronti di Russia e Bielorussia. Gli effetti a medio termine di questa crisi sono ad oggi solo in parte quantificabili: Standard & Poor's ha rivisto al ribasso le previsioni di crescita in termini di Pil Mondo 2022

(dal + 4,4% al +3,75%) e, focalizzandoci sull'Italia, l'Istat ha già annunciato un rallentamento di quasi un punto percentuale (-0,7%) nel ritmo di crescita annua. In questo quadro, il tema delle materie prime e dei beni energetici ha una rilevanza particolare: già nel 2021 le difficoltà delle catene di approvvigionamento causa pandemia e gli effetti delle politiche di transizione green avevano pesato in modo consistente sul livello dei costi dei beni e sui livelli di inflazione. È chiaro, dunque, come la guerra inaspettata abbia comportato una ulteriore impennata dei prezzi. Il risultato è questo: brent +61,8%, gas naturale +75%, carbone +327% (confrontando i dati di marzo 2021 con marzo 2022). E non fanno eccezione in questo i rincari dei costi dei trasporti internazionali».

Le vostre richieste al Governo quali sono?

«Al Governo chiediamo di continuare a lavorare per l'attuazione del Pnrr nelle due direttrici: riforme per semplificare e ridurre i costi e risorse per incentivare l'evoluzione del settore. Importanti passi avanti sono stati fatti in questi ultimi mesi: l'approvazione del Regolamento di esecuzione del Sudoco (Sportello Unico Doganale e dei Controlli), il recepimento del Protocollo per la lettera di vettura elettronica (e-CMR) el'approvazione della riforma del contratto di spedizioni con le importanti modifiche al Codice civile che saranno presentate in un convegno al Cnel il 17 marzo».

Vi basta? O serve altro?

«La situazione è complessa e in divenire. Il ministero dello Sviluppo Economico ha attivato una task force di dialogo con imprese e rappresentanze di categoria, tra cui Confetra, per una sinergia tra istituzioni e associazioni mirata a introdurre gli strumenti più adatti a rispondere alle esigenze delle imprese. A ciò va aggiunto il tavolo di confronto che Confetra e le rappresentanze dell'autotrasporto stanno portando avanti con il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili sul rincaro dei carburanti, tavolo che ha portato allo stanziamento di 80 milioni di euro per le imprese d'autotrasporto, in ristori ed incentivi. Per rispondere alla crisi servono fatti concreti e non ipotesi o annunci di fermo dei trasporti». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Silvia Moretti Vicepresidente vicario di Confetra la Confederazione dei Trasporti e della Logistica

Settore da riformare

«Ci sono 100 mila imprese tre volte quelle della Germania Nessun ristoro può aiutare una tale frammentazione»





Pagina 1

Foglio 1/2

L'invasione russa in Ucraina e i riflessi sulla logistica italiana

LINK: https://www.shippingitaly.it/2022/03/16/linvasione-russa-in-ucraina-e-i-riflessi-sulla-logistica/

Malpensa traffici in tonnellate

Destination	2019	2020	2021	delta % 21 vs 19	delta % 21 vs 20	Mkt. share 2021
MOSCOW SHEREMETYEVO	43.379	12.996	13.326	-69,30%	2,50%	1,80%
MOSCOW	5.342	7.532	4.089	-23,50%	-45,70%	0,60%
Total	544.978	511.292	741.774	36,1%	45,1%	100%

L'invasione russa in Ucraina e i riflessi sulla logistica italiana II direttore generale di Confetra sintetizza in poche righe i dati salienti dell'impatto sui trasporti della guerra scatenata da Putin in Ucraina di Redazione SHIPPING ITALY 16 Marzo 2022 Stampa Contributo a cura di Ivano Russo * * direttore generale di Confetra Sace ha diffuso la sua Mappa dei rischi per l'anno 2022. Nel frattempo la situazione del conflitto si è deteriorata al punto da aver deciso di sospendere temporaneamente la valutazione dell'assunzione di nuovi rischi per l'attività di export credit in Russia e in Bielorussia e di avere attivato un tavolo di crisi trasversale con l'obiettivo di valutare quotidianamente lo scenario e fornire il massimo supporto agli esportatori italiani. Molte aziende stanno scegliendo di rifiutare di acquistare prodotti russi, mentre sono sempre più numerosi i governi che chiudono i porti alle navi di Mosca, Paolo

Massari, esperto di questioni doganali e commercio internazionale, già direttore dell'Ufficio delle Dogane di Genova: innalzamento dei prezzi di grano e soia, ai massimi dal 2012. Ricordiamo che l'Italia importa il 64% del proprio fabbisogno di grano per la produzione di pane e biscotti e il 53% del mais per l'alimentazione del bestiame. L'Ucraina è tra i primi dieci paesi al mondo produttori ed esportatori di metalli: possiede i più grandi giacimenti di uranio in Europa, in cui è il quarto paese per riserve di gas e petrolio e il primo produttore di carbone; detiene l'unico deposito europeo di sabbie minerali e ingenti quantità di caolino e argille. Dall'altra parte, la Russia è il primo produttore al mondo di palladio, il secondo di gas, petrolio e cobalto, il terzo di nichel, alluminio e oro. GAS E PETROLIO L'Europa importa dalla Russia tra petrolio e gas naturale oltre 1/3 del PIL Russo. Italia: 10% del petrolio greggio importato

nel 2021 dall'Italia è arrivato dalla Russia: 5,1 milioni di tonnellate su 51 milioni di tonnellate totali. Russia è il 4° fornitore dietro ad Azerbaijan (11,4 milioni di tonnellate; il 22,3% del totale), Libia (9,5 milioni di tonnellate; 18,6%) e Iraq (7,6 milioni di tonnellate; 14,7%). Ma anche prodotti petroliferi semiraffinati: nei primi 9 mesi del 2021 su un totale di 2,11 milioni di tonnellate importate, ben oltre la metà (1,4 milioni di tonnellate, ovvero circa il 66%) erano infatti di provenienza russa. Gas naturale: al 2020 il nostro Paese aveva importato dall'estero 66.393 milioni di smc (standard metro cubo), il 94% dell'intero consumo nazionale. Di questo, quasi le metà, ovvero 28.484 milioni di smc, erano arrivati dalla Russia. Nel 2021 la situazione dovrebbe essere simile, anche se l'entrata in funzione del gasdotto TAP, che da fine 2020 ha iniziato a far affluire in Puglia, e quindi sul mercato italiano, gas di





Pagina 1

Foglio 2/2

origina azera, potrebbe aver almeno parzialmente mitigato la dipendenza dalla Russia. L'ipotesi 'ventilata' soprattutto dall'altra sponda dell'Atlantico di un embargo totale sugli idrocarburi di origine russa avrebbe un impatto fortissimo sul mix energetico del Belpaese, con conseguenza enormi per cittadini e imprese. MARE Le compagnie di navigazione Msc, Maersk, Hapag-Lloyd e alleanza One hanno deciso di cancellare gli scali nei 67 porti russi. Eccezione della cinese COSCO Shipping. Dallo stop sono escluse le consegne di cibo, cure mediche e umanitarie Le compagnie di navigazione che finora hanno deciso di escludere gli scali russi dai traffici commerciali rappresentano sul totale poco meno del 50% della capacità di stiva globale del trasporto marittimo di merci. È ancora presto per dire come le consequenze si ripercuoteranno sui Paesi in guerra e su quelli europei. Ucraina e Russia insieme pesano per circa il 30% del commercio mondiale di grano. I due paesi, inoltre, incidono sul 32% dei volumi scambiati a livello mondiale per l'orzo, per il 50% dei semi oleosi, e per il 17% del mais. Le implicazioni saranno 'serie' sulle esportazioni Ue. Quelle di carni suine e avicole verso l'Ucraina, ma anche ciò che

resta del commercio agroalimentare tra Ue e Russia. Dati Istat Traffici del 2020 tra Italia e Russia via mare: Autorità di Sistema Portuale di Ravenna: delle 3mila navi arrivate lo scorso anno a Ravenna, 500 provenivano dal Mar Nero. In particolare, circa 200 dall'Ucraina e 160 dalle coste russe, rotte che аl momento sono totalmente interrotte. Per lo scalo romagnolo passano il '40% dello scambio merci via nave tra Italia e Ucraina. Anche di merci assolutamente critiche, come i cereali: lo scorso anno oltre 860 mila tonnellate soprattutto dai porti di Odessa e Mariupol. Ma lo stesso discorso vale anche per l'importazione di argilla, materiale di vitale importanza per il comparto ceramico regionale. AUTOTRASPORTO L'Iru, l'International Road Transport Union, quantificato in 12.000 il numero degli autisti attualmente bloccati in Ucraina e nelle zone di confine а causa dell'invasione da parte della Russia. AEREO II blocco aereo messo in atto dalla Ue e da altri paesi nei confronti delle compagnie russe avrà prevedibilmente forti ripercussioni sui noli. Vittima d'eccellenza delle sanzioni saranno infatti i traffici tra Asia ed Europa di AirBridgeCargo, operatore

chiave d e l settore controllato dal gruppo russo Volga-Dnepr. Il blocco aereo messo in atto in risposta da Mosca sui suoi cieli nei confronti di vari Stati porterà a dover aggirare il paese, con la conseguenza di viaggi più lunghi, in alcuni casi non sostenibili economicamente. Dati Istat Traffici del 2020 tra Italia e Russia via aereo: Dati Sea Group Malpensa Traffici del 2021 tra Malpensa e la Russia via aereo:





Pagina 1

Foglio 1/2

Riconosciuta nel Codice civile la figura del Freight Forwarder come consulente d'impresa sull'internazionalizzazione

di HuffPost



Si è svolto oggi presso la sede del Cnel davanti a una numerosa platea fisica e virtuale, il convegno di presentazione delle modifiche alla disciplina civilistica del contratto di spedizioni "La riforma del Codice civile in materia di contratto di spedizioni ideata da Fedespedi - Semplificazione, modernità e uno sguardo aperto sul mondo", organizzato da Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) insieme con il Cnel - Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e con Confetra.

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





Pagina 1

Foglio 2/2

Il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto ha sottolineato la soddisfazione "per questo importante risultato, frutto del lavoro di squadra che il sistema associativo ha saputo portare avanti con determinazione e impegno e che ha permesso di veicolare con successo il valore tecnico del contributo che la Federazione e, nello specifico il Legal Advisory Body, ha offerto all'ammodernamento del Codice civile".

Nel merito della modifica normativa e delle implicazioni che questa ha per l'attività quotidiana delle imprese di spedizioni, gli interventi di Ciro Spinelli, Presidente del Legal Advisory Body, e dell'Avvocato Professor Stefano Zunarelli che ha accompagnato la Federazione nel processo di elaborazione della proposta. "La fortuna aiuta gli audaci" ha ricordato Ciro Spinelli evidenziando impegno, costanza, determinazione che hanno contraddistinto il lavoro delle rappresentanze associative in tutte le fasi del lavoro. "La riforma valorizza la componente fiduciaria del rapporto tra imprese di spedizioni – industria produttiva: viene finalmente riconosciuta la figura del freight forwarder quale "advisor", consulente d'impresa sull'internazionalizzazione a 360°. Il riferimento alle convenzioni internazionali applicabili e alle diverse modalità di esecuzione del trasporto, inoltre, dà finalmente all'attività dell'impresa di spedizioni il respiro internazionale che le è proprio nei tempi moderni".





Pagina 30

Foglio 1/1

ASCAB IL MOMENTO DEL RIPENSAMENTO

L'intervista

 «La situazione drammatica che di riflesso stiamo vivendo, ha amplificato le problematiche che nel nostro lavoro sono consuete, mettendoci in una condizione di rischio e forse anche di impossibilità ad affrontarle - riflette Andrea Brighenti, presidente dell'Ascab (Associazione spedizionieri corrieri autotra-sportatori bresciani - . La raffica di sanzioni europee dirette verso la Russia sta mettendo in crisi la catena di approvvigionamento, un impatto non solo sui trasporti, ma anche sulle imprese e sugli spedizionieri, ora obbligati a verifiche sia sui prodotti esportati sia sui soggetti potenzialmente listati, destinatari delle merci.

Tutto questo si inserisce in un contesto finanziario in cui il rischio di non riuscire a incassare i crediti si fa sempre più concreto».

Economia e logistica. «Questo conflitto ci porta a guardare ai fatti da un punto di vista economico e della logistica.

L'energia costa più cara, il prezzo del gas è schizzato così come è aumentato quello del greggio, sono forniture dalle quali l'Italia è dipendente e con le sanzioni in atto, il nostro Governo dovrà trovare altrasporto e l'industria restino vitali

Se si fermano le nostre aziende produttrici, ben che vada attiviamo la cassa integrazione, mal che vada chiudiamo e il sistema paese andrà ridefinito».

Distribuzione merci. «Lo stesso vale anche per il trasporto, potremmo dover trovarci di fronte ad una discontinuità nella distribuzione di merci e beni di natura varia, dovuta al costo insostenibile del carbu-

rante, ma non solo, ricordiamo anche la mancanza di migliaia di autisti - continua Andrea Brighenti -. Per noi spedizionieri ci sono molti problemi anche nel settore del trasporto marittimo container».

Noli e container. «La nostra categoria a livello europeo rappresentata dal Clecat è impegnata da parecchio tempo e la pandemia da Covid ha aggravato la situazione, a contrastare la crisi dei container e l'aumento indiscriminato dei noli

Le compagnie marittime go-

dono di una serie di vantaggi fiscali, godono di una parziale deroga alla normativa Antitrust UE cosicchè gli armatori hanno assunto una posizione dominante sul mercato, a discapito di imprese di spedizioni internazionali, di caricatori, peri quali si paventa di avviare una politica per escluderli, in quanto "piccoli operatori", dalla possibilità di siglare contratti di lungo periodo.

Il Clecat l'associazione europea degli spedizionieri, con a fianco i caricatori, chiede a Bruxelles di avviare un'indagine allo scopo di stabilire il livello di concentrazione, consolidamento e "cartellizzazione" del mercato dei servizi di trasporto marittimo di container e di spedizione».

La resilienza. «A conclusione la resilienza, che fa parte del nostro modo di operare e guardare al futuro e ci stimola costantemente, oltre che essere indispensabile - conclude Brighenti - Milano - Confetra, la nostra rappresentante a livello politico, ha partecipato, con tutti i partner del sistema, a tre giorni di incontri sulle " Prospettive economiche, industriali, logistiche del nostro Paese.

Al centro il dialogo tra logistica e manifattura con lo scopo

di imparare a coniugare insieme, in un processo di profondo ripensamento dei fondamentali dell'economia del nostro Paese». *II*







Pagina 1

Foglio 1/2

"Interporti al Centro", focus sugli effetti di guerra e pandemia ...

LINK: https://www.transportonline.com/notizia_53682_Interporti-al-Centro,-focus-sugli-effetti-di-guerra-e-pandemia-sulla-logistica-.html



"Interporti al Centro", focus sugli effetti di guerra e pandemia sulla logistica Il presidente di UIR Matteo Gasparato anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito. Quando mancano poco più di 15 giorni all'evento INTERPORTI AL CENTRO" che UIR - Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova organizzano il prossimo 8 aprile presso il nuovo Centro Congressi in Fiera a Padova, il presidente di UIR Matteo Gasparato anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito al quale parteciperanno i principali protagonisti della logistica nazionale. L'evento, gratuito, sarà in presenza previa registrazione al link https://interporticentro.eve ntbrite.it La guerra in Ucraina - spiega Matteo Gasparato - che tutti speriamo finisca al più presto, ma i cui effetti si vedranno per molto tempo, accelerato cambiamento epocale negli equilibri commerciali

globali, che era già stato messo in moto dalla pandemia di Covid 19. E' anche di questo che parleremo a fondo, tra persone che vivono la logistica e il trasporto ogni giorno, nel convegno del prossimo 8 aprile. In sintesi la globalizzazione come la abbiamo conosciuta fino ad oggi è finita e si definiranno nuovi equilibri, che significano cambiamenti nelle rotte delle materie prime e delle merci. Il cosiddetto "reshoring" delle aziende occidentali farà si che gli scambi all'interno dell'Europa cresceranno di volume e importanza e questo naturalmente vale anche per l'Italia. Tra noi e l'Europa ci sono le Alpi e non è immaginabile che questa crescita di volumi sia affidata al solo trasporto su gomma, sia per i noti problemi ambientali che riguardano lo spazio alpino, sia per la cronica carenza di autisti, che non si risolve da un giorno all'altro. La risposta è la ferrovia e in

particolare l'intermodalità per lo sviluppo della quale i nostri Associati sono fondamentali. Mai come ora gli Interporti sono davvero al centro del sistema logistico del nostro Paese, naturalmente anche per il ruolo che svolgono nel collegamento con i porti. Il Governo ha appena rifinanziato il ferrobonus e il marebonus, e questo è certamente un segnale positivo, ma grazie agli Interporti c'è oggi un'opportunità unica in questo nuovo scenario per modernizzare tutto il sistema logistico nazionale. Se è vero, come è vero, che l'intermodalità ha un senso economico sulle medie e lunghe distanze, ricordo che l'Italia è lunga più di 1100 km e che anche il PNRR assegna al sud un ruolo chiave per la ripartenza del nostro Paese. La fase storica che viviamo è di crisi, e come tutte le crisi genera dei problemi ma anche delle opportunità. Oggi di fronte alla crisi c'è la tentazione di accantonare





Pagina 1

Foglio 2/2

il tema dell'ambiente: grazie agli interporti invece si garantiscono sostenibilità ambientale ed efficienza della catena logistica." "Interporti al centro" sarà aperto dall'Ad di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, che illustrerà una ricerca appositamente commissionata da UIR dal titolo "La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani". Questo studio e lo scenario nazionale ed internazionale che la guerra in Ucraina sta generando saranno discussi in una tavola rotonda animata dal vicedirettore di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e del mondo imprenditoriale. Partecipano al dibattito Matteo Gasparato, Presidente di UIR, Franco Pasqualetti Vicepresidente di UIR, Guido Grimaldi, Presidente di Alis , Anna Masutti, Presidente di RFI, Leopoldo Destro, Presidente di Assindustria Veneto Centro, Rodolfo Giampieri, Presidente di Assoporti e Guido Nicolini Presidente di Confetra. Le conclusioni saranno affidate al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini Per ulteriori informazioni contattare (dalle 9 alle 12) la segreteria UIR allo 06 54221326 o Interporto Padova allo 049 7621811,

oppure inviare una mail a segreteria@unioneinterporti r i u n i t i . o r g o info@interportopd.it www.interportopd.it





Pagina 1

Foglio 1/4

Logistica

Gli Stati Generali degli interporti scaldano la voce in vista di Padova

Il Presidente UIR Gasparato mette l'elmetto: all'evento 'Interporti al centro' si parlerà della guerra in Ucraina ma anche di reshoring come nuova frontiera della globalizzazione e della necessità di premere sull'acceleratore intermodale (e sostenibile) con più Ferrobonus e Marebonus



Angelo Scorza





Pagina 1

Foglio 2/4

Si attende il gran pienone per la mattina dell'8 aprile a Padova allorquando presso il nuovo Centro Congressi in Fiera si terranno quelli che sostanzialmente si possono ritenere gli 'Stati Generali' degli Interporti italiani, un evento ufficialmente intitolato 'Interporti al centro'.

Chiara la 'didascalia' dell'incontro pletorico, ovvero valorizzare queste strutture al servizio dell'intermodalità che risultano fondamentali per la transizione ecologica della logistica verso i porti e dei traffici merci internazionali e che sono già oggi ritenuti uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo secondo i più moderni criteri di sostenibilità.

Sotto la regia degli organizzatori UIR Unione Interporti Riuniti e Interporto di Padova, il convegno vedrà una nutrita partecipazione di operatori ed istituzioni.

Ad aprire le danze sarà l'istrionico Presidente di Nomisma Energia, l'analista bolognese Davide Tabarelli, che illustrerà alcuni dati macro parlando di transizione energetica declinata nel contesto della rete degli interporti italiani, frutto di una ricerca appositamente commissionata da UIR.

Alla tavola rotonda parteciperanno Matteo Gasparato, Presidente UIR Unione Interporti Riuniti; Franco Pasqualetti, Vice Presidente UIR (Nord Est); Guido Grimaldi, Presidente ALIS; Leopoldo Destro, Presidente Assindustria Venetocentro Imprenditori Padova e Treviso; Rodolfo Giampieri, Presidente Assoporti; Guido Nicolini, Presidente Confetra; Anna Masutti, Presidente RFI SpA, mentre la chiusura lavori è affidata alla presenza (probabilmente in remoto) di Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

In attesa di 'incrociare i ferri' con gli altri astanti tra una decina di giorni, il presidente di UIR anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito tra i protagonisti della logistica nazionale.





Pagina 1

Foglio 3/4



zoom

Gasparato

"La guerra in Ucraina, che tutti speriamo finisca al più presto, ma i cui effetti si vedranno per molto tempo, ha accelerato un cambiamento epocale negli equilibri commerciali globali, che era già stato messo in moto dalla pandemia di Covid 19" spiega Matteo Gasparato.

"In sintesi la globalizzazione come la abbiamo conosciuta fino ad oggi è finita e si definiranno nuovi equilibri, che significano anche cambiamenti nelle rotte delle materie prime e delle merci.

Il cosiddetto *reshoring* delle aziende occidentali farà si che gli scambi all'interno dell'Europa cresceranno di volume e importanza e questo naturalmente vale anche per l'Italia. ra noi e l'Europa ci sono le Alpi e non è immaginabile che questa crescita di volumi sia affidata al solo trasporto su gomma, sia per i noti problemi ambientali che riguardano lo spazio alpino, sia per la cronica carenza di autisti, che non si risolve da un giorno all'altro".

Per il numero uno di UIR, come per tanti altri, la risposta è la ferrovia.





Pagina 1

Foglio 4/4

"In particolare l'intermodalità per lo sviluppo della quale i nostri associati sono fondamentali. Mai come ora gli interporti sono davvero al centro del sistema logistico del nostro Paese, naturalmente anche per il ruolo che svolgono nel collegamento con i porti.

Il Governo ha appena rifinanziato il Ferrobonus e il Marebonus, e questo è certamente un segnale positivo, ma grazie agli Interporti c'è oggi un'opportunità unica in questo nuovo scenario per modernizzare tutto il sistema logistico nazionale. Se è vero, come è vero, che l'intermodalità ha un senso economico sulle medie e lunghe distanze, ricordo che l'Italia è lunga più di 1.100 km e che anche il PNRR assegna al sud un ruolo chiave per la ripartenza del nostro Paese.

La fase storica che viviamo è di crisi, e come tutte le crisi genera dei problemi ma anche delle opportunità. Oggi di fronte alla crisi c'è la tentazione di accantonare il tema dell'ambiente: grazie agli interporti invece si garantiscono sostenibilità ambientale ed efficienza della catena logistica" conclude l'antipasto al dibattito dell'8 aprile Gasparato.





30/03/22 Data

Pagina 14

Foglio 1/1

XIV mercoledì 30 marzo 2022

L'AVVISATORE MARITTIMO

GUIDO NICOLINI (CONFETRA)

"I porti italiani generano ancora poca ricchezza

"Anche quando i volumi vanno bene, come avvenuto in tutto il decennio 2009–2018, il Pil del Paese non cresce"

In un'economia interconnessa e per un Paese privo di ma-terie prime e che esporta se-milavorati e prodotti finiti, la milavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logi-stico rappresenta un asset fondamentale per l'efficienza dell'intero Paese, per la sua manifattura e le sue strategie di posizionamento nel com-mercio internazionale e sui mercati globali. A sostenerlo è il presidente di Confetra, Guido Nicolini.

Quale è lo stato di salute dei porti italiani e dei loro retroporti?

porti? «Se parliamo di volumi mi pa-re che la portualità italiana ab-bia già da tempo recuperato quelli pre-Covid, almeno per quanto riguarda contenitori e traffico Ro-ro. Maggiori dif-ficoltà emergono invece per il traffico rinfusiero, ma su que sto aspetto va considerato an-che l'impatto del costo delle materie prime già nella fase del cosiddetto long covid economico, ed ora ancor di più a causa del conflitto in Ucraina. Il traffico crocieristico, spero, riparta definitivamente quest'anno. Sulla retro-portualità, mi pare siamo invece più indie-tro. Sia dal punto di vista infra-strutturale, vedi Livorno, Ravenna o Napoli, sia dal punto di vista economico-indust-riale, chepoi è l'aspetto più im-

portante». Molti scali presentano evi-



denti criticità infrastruttu rali. Quali sono i principali nodida sciogliere?

«Come prima cosa si devono completare le opere previste, finanziate e quelle che in mol-ti casi sono già in via di esecu-zione. Penso a tutta la rete dei collegamenti legati ai Corridoi Ten-T, piuttosto che agli interventi lato mare a Li-vorno, La Spezia, Trieste e Napoli. Penso a tutte le opere

previste prima in Connettere l'Italia, poi in Italia Veloce, che sono certamente quelle prioritarie. Immaginerei anche un importante piano na-zionale dei dragaggi e della manutenzione dei fondali: una risposta programmatica una risposta programmatica e certa ad un grande tema che non può essere lasciato, scalo per scalo, di volta in volta, sul-le spalle del singolo presiden-te dell'Autorità di sistema

portuale di turno». Crede che, grazie ai fondi del Pnrr, gli scali italiani possano risolvere buona parte dei lori problemi?

«Il problema principale dei porti italiani, e dell'intera logistica italiana, è che generano poca ricchezza. Anche quando i volumi vanno bene, come avvenuto in tutto il decennio 2009–2018, il Pil del Paese non cresce. Nel decennio

pre-Covid abbiamo avuto un aumento complessivo del tra-sporto merci superiore al 2%, in alcune modalità addirittura del 5–8%, nei porti i teu non sono mai scesi sotto i 10–11 milioni e i passeggeri hanno toccato punte di 12 minanno toccato punte di 12 mi-lioni. Eppure il Pil del Paese è stato in stagnazione per tutto questo lungo periodo, cre-scendo in dieci anni dello 0,2%. E' ovvio che il Pil non lo faccia da solo la logistica. Ma un Paese con 8400 chilome-tri di costa, che si è autodefini-to "piattaforma logistica nel Mediterraneo", che è attraversato da ben quattro Corri-doi Ten-T, e che sta spenden-do oltre 90 miliardi di euro in opere infrastrutturali, dovrebbe pretendere di più dal nostro settore rispetto alla ricchezza generale prodot-

Possono esserci delle conse guenze sull'andamento dei traffici dovute alla guerra in Ucraina?

«Certo, le conseguenze per i porti italiani ci sono: ovvia-mente a partire da quelli che movimentano in particolare modo materie prime. Il recen-te grido di allarme lanciato dal porto di Ravenna è molto significativo e non deve esse-re trascurato. Lo scalo di Ravenna è infatti il più importan-te d'Italia per la movimenta-zione di prodotti verso Kiev e l'invasione russa e la conse guente interruzione delle rot-te commerciali da e verso il Mar Nero rischiano di presentare un conto salato banchine romagnole. Delle tremila navi arrivate lo scor-so anno a Ravenna, 500 provenivano dal Mar Nero, In particolare, circa 200 dall'U-craina e 160 dalle coste russe, rotte che al momento sono totalmente interrotte».

RICCARDO FUOCHI (LOGWIN)



"Infrastrutture, i tempi italiani sono lunghissimi"

"Lo scenario geopolitico globale, unito alla pandemia che costringe ad improvvisi lockdown, crea una situazione di incertezza"

"Ci occupiamo di spedizioni internazionali aeree e marit-time. Logwin Italia è parte di un gruppo multinazionale presente in tutto il mondo", spiega Riccardo Fuochi, vice presidente di Assologistica e Director di Logwin Air Ocean Italia.

Che cosa pensa dell'attuale

situazione del mercato? "E' una situazione strana. Da una parte alcuni gruppi stanno guadagnando cifre mai realizzate in passato. Vedi compagnie marittime, inte-grators, operatori dell'e-commerce. Dall'altra parte le aziende medio picco-le, che nel nostro settore sono tantissime, faticano far quadrare i propri bilanci. Certamente vi è una profonda evoluzione verso la concentrazione ed il prevalere di grossi gruppi multinaziona-

Ouanto sta incidendo lo scenario geopolitico sul vostro lavoro? "Lo scenario geopolitico uni-to alla pandemia che in mol-te parti del mondo non è ancora finita e costringe ad improvvisi lockdown crea co-munque una situazione di in-certezza. I noli e gli spazi ven-gono negoziati di volta in volta ed è impossibile fare pro-grammazioni o progetti e tariffe a lungo termine con i clienti. Si vive alla giornata ed ogni spedizione viene vissuta come un caso a se stan-

Qualè il suo giudizio sulle in-frastrutture italiane? "Il giudizio sulle infrastruttu-

re Italiane è che ne parliamo molto ma quel poco che si fa

lo si realizza con tempi lun-ghissimi. Nel resto del mondo si viaggia con altre veloci-tà e rischiamo di subire la concorrenza, oltreche dei so-liti noti (Germania, Olanda) anche di Paesi come Polonia

anche di Paesi come Polonia o Ungheria". Che cosa si aspetta dall'at-tuazione del Pnrr? "I fondi stanziati per la logi-stica dal PNRR tolgono ogni alibi alla mancata realizzazio-ne delle infrastrutture e dei progetti di midioramento. progetti di miglioramento della catena logistica in Ita-lia. Ora i fondi ci sono ma il problema è che mancano le idee, manca cioè una visione globale delle necessità del no-stro territorio. Manca una concezione geopolitica che indirizzi gli investimenti per poter gestire i flussi di traffico che si stanno modifican-do. Il cambiamento dei luoghi di produzione delle merci deve essere oggetto di studi approfonditi per valutare come intercettare le nuove correnti di traffico. Ma il problema non sono soltanto le infrastrutture fisiche. Si par-la tantissimo di digitalizza-zione e logistica green. Ed è qui che lo stato deve intervenire con incentivi che con-sentano alle PMI di adeguarsi alle nuove esigenze. I costi per realizzare strutture informatiche adeguate sono eleva-tissimi e non sono certamen-te a portata della maggior parte delle aziende".

GBY NC AND ALCUNI DIRITTI





30/03/22 Data

Pagina 110

Foglio 1/1

L'AVVISATORE MARITTIMO

SILVIA MORETTO (FEDESPEDI)

"Il conflitto in Ucraina mette ulterioremente a rischio la catena logistica globale"

"In questo contesto crediamo che l'unico rimedio sia puntare sulla capacità di essere più competitivi"

porti italiani e dei loro retro-porti? «Nel 2021 i porti italia-ni, soprattutto gli hub principali, hanno affrontato bene la ripresa dei traffici post-Covid registrando una crescita dell'8,4% del 2021 sul 2020. Per fare qualche confronto -sottolinea Silvia Moretto, presidente di Fedespedi - gli altri porti del Mediterraneo e gli hub del Nord Europa sono cresciuti ma ad un ritmo più lento, intorno al 5,5%. Le per-formance da evidenziare in formance da evidenziare in positivo sono sicuramente quelle di Genova (+8,7%), La Spezia (+17,2%), Savona (+52,8%) e Cagliari (+60,3%). Tuttavia, se ampliamo la nostra riflessione al 2019, ci sono anche alcune ombre in quanto quasi tutti di buly notuali bampo perso gli hub portuali hanno perso qualche punto percentuale in termini di traffico rispetto all'andamento pre-pande-mia. Permangono, infatti, alcune difficoltà che non con-sentono ai nostri porti di fare un salto di qualità in termini di capacità di attrarre i traffi-

Ouale è lo stato di salute dei

ci·l'Italia resta al 19esimo posto nel ranking della Banca Mondiale per competitività logistica e nessuno dei nostri logistica e nessuno dei nostri porti occupa i primi trenta po-sti della classifica di Unctad sulla connettività dei porti». Molti scali presentano evi-denti criticità infrastrutturali. Quali sono i principali nodi dasciogliere?

«Come dicevo, le criticità in-«Come dicevo, le criticità in frastrutturali restano e le pa-ghiamo in termini di competi-tività, ancora di più inuno sce-nario come quello attuale in cui l'emergenza sanitaria e lo crisi geopolitiche impattano in termini di distorsione dei traffici. Bimane anesto il tetraffici. Rimane aperto il te-ma del potenziamento dell'in-termodalità come via di acces-so ai porti e tutto il mondo del-la transizione green. Recentemente, è stata pubblicata una ricerca sul livello di inquina-mento dei porti europei da Transport & Enviroment: i nostri porti sono al quarto posto in Europa. Davanti a que-sti dati appare chiaro che og-gi investire per ridurre l'im-patto ambientale del settore,



Silvia Moretto è presidente di Fedespedi

a partire dai porti, è una priorità che gioca tutta a favore della nostra competitività. Dobbiamo ribaltare le nostre posizioni in questi ranking, scendere sull'impatto ambientale e crescere su efficien-za e connettività».

Crede che, grazie ai fondi del Pnrr, gli scali italiani possa-

no risolvere buona parte dei lori problemi? «Sì, sicuramente e abbiamo già alcune evidenze di come il Pnrr può fare la differenza: penso non solo al lato risorse ma anche al lato riforme. Stia-mo aspettando la concreta realizzazione della piattafor-

ma Sudoco su cui è al lavoro l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ma l'approvazione dello Sportello unico dogana-le e dei controlli nel Pnrr è stata accolta con entusiasmo. Il Sudoco è, infatti, lo strumen to cardine per garantire quali-tà, efficienza, velocità del "momento doganale" in cui si gioca una componente decisi-va nella competitività degli hub. Anche dal punto di vista dei fondi, ci sono tante oppordei ional, ci sono tante oppor-tunità. Mi riferisco, innanzi-tutto, ai finanziamenti per l'innovazione digitale conte-nuti nella misura 3 compo-nente 2 del Pnrr: anche in questo caso sistemi che possano migliorare l'efficienza dell'industria logistica e rendere fluido lo scambio di informa-zioni tra operatori del settore e amministrazioni competenti creando così una rete infrastrutturale digitale della logi-stica. Tornando sul tema del-la sostenibilità, il Pnrr prevede un sostegno importante per i progetti di cold ironing, circa 280 milioni gestiti dalle Authority, utili per diminuire drasticamente il livello di inquinamento dei porti e contri-buire agli obiettivi fissati dall'Unione Europea di riduzione delle emissioni inqui-

nanti del 55% entro il 2030». Possono esserci delle conse-guenze sull'andamento dei traffici dovute alla guerra in Ucraina?

«Sì e in parte già ci sono. Il livello di congestionamento dei porti, già messo a dura da-gli effetti combinati delle chiusure cinesi causa Covid e delle scelte delle compagnie armatoriali, ne risentirà. In questo scenario, crediamo oggi più di ieri, che l'unico rime dio sia puntare sulla capacità di essere sempre più competi-tivi e che riforme e finanzia-menti contenuti nel Pnrr siano assolutamente urgenti».

ALESSANDRO SANTI (FEDERAGENTI)

"Non credo al Pnrr dei miracoli: per l'economia legata al mare i provvedimenti sono marginali"

"Nel Piano, tra le altre cose, non vengono affrontati i problemi di interconnessione fra porti e hinterland produttivo e distributivo"

Quale è lo stato di salute dei porti italiani? La pande-mia pesa ancora sulle mer-ci oppure solo sul settore passeggeri?«Si potrebbe affermare – spiega presiden-te di Federagenti, Alessan-dro Santi - che i porti italia-ni stanno vivendo in questo momento una fase di transizione. Di certo non godono di ottima salute, e hanno problemi irrisolti che sono diventati cronici in termini di pressione e vincoli della burocrazia e quindi incapa-cità di intervenire sulle inrastrutture e sulla efficienza dei loro cicli operativi.
Tornando al termine transizione, è da sottolineare come questa debba avere tempi definiti. Per quanto ri-guarda gli effetti della pan-demia, questi stanno dimidemia, questi stanno dimi-nuendo progressivamente anche se fortunatamente gli impatti sono stati conte-nuti rispetto ad altre realtà mondiali, fatto evidente-mente salvi quelli sul setto-re crociere, per il quale siamo fiduciosi in una buona ripartenza con la stagione entrante e una progressiva ripresa del traffico passeg-

Molti porti nazionali presentano evidenti criticità infrastrutturali. Quali so-no i principali nodi da sciogliere sul nostro territo-

Anche in questo caso Federagenti è intervenuta più volte a denunciare i tempi di approvazione degli inter-venti infrastrutturali, ma anche quelli aberranti di attuazione di misure che nei grandi porti internazionali sono routinarie, prima fra tutte quella relativa ai dra-gaggi. Il fatto che nelle scelte dei porti e quindi sulla presunta autonomia delle Autorità di sistema portuale incidano tempi e decisioni di almeno sette ministeri non rappresenta certo un viatico positivo per il futu-ro. Tra questi, il ministero della Transizione ecologi-ca in particolare, è in condi-

zione di incidere con tempizione di incidere con tempi-stiche molto dilatate basti pensare alle procedure di Valutazione di impatto am-bientale. Ne consegue che il rischio di una stagnazione della portualità italiana appare più che mai drammaticamente concreto»

Crede che, grazie ai fondi del Pnrr, gli scali italiani possano definitivamente risolvere buona parte dei lori problemi?

«Per quanto mi riguarda – prosegue il numero uno de-gli agenti marittimi italiani - non sono tra quelli che pensano che il Pnrr, il Pia-no nazionale di Ripresa e resilienza, possa avere una funzione miracolistica. Al settore mare, infatti, il Pnrr dedica un'attenzione pres-soché marginale e i porti, salvo rare eccezioni, rico-prono il ruolo di cenerento-la. Ma c'è da sottolineare anche un altro aspetto: nel Pnrr non vengono poi af-frontati i problemi di inter-connessione fra porti e hin-



Alessandro Santi al Forum dello Shipping organizzato da Secolo XIX e The MediTelegraph

terland produttivo e distributivo e le scelte di priorità infrastrutturale non sem-brano riflettere le reali op-portunità, oggi necessità, del Paese di tornare a essere competitivo, utilizzando in modo efficiente e razio-nale la sua più importante risorsa strategica, per l'appunto la portualità

Possono esserci delle con-seguenze sull'andamento dei traffici nei porti italiani dovute alla guerra in Ucraina?

«Le conseguenze di quanto

sta accadendo da qualche sta accadento da quactre settimana a questa parte in Ucraina – chiude Santi – si avvertono già oggi nel no-stro lavoro quotidiano, non tanto in una diminuzione globale dei traffici in Mediterraneo causata dalla chiu-sura di Mar Nero e Mar d'A-zov, quanto nella scarsità di approvvigionamenti di materie prime e non solo energetiche. Ci troviamo molto probabilmente davanti a una svolta che costringerà l'Italia, piaccia o non piaccia, a rivoluziona-

re le rotte, ovvero a diversi-ficare le fonti di approvvigionamento di energia, ma-terie prime siderurgiche e prodotti agroalimentari. Si tratta, a mio giudizio, di una grande occasione di riuna grande occasione di ri-lancio per i porti nazionali ma anche di un altissimo ri-schio di flop se non sarà sfruttato questo momento per compiere, senza perde-re neppure un minuto di tempo, un reale salto di qua-lità nell'efficientamento nell'efficientamento dei porti».





Pagina 3

Foglio 1/1

APERTA LA SECONDA EDIZIONE DEL MASTER AL POLO UNIVERSITARIO SERVIZI A LIVORNO

Sostenibilità nella logistica portuale



Fabrizio Ceccarini

LIVORNO-La seconda edizione del master sul tema "Smart and sustainable operations in Maritime and Port Logistic" è stata presentata con un webinar al alto livello sul web, con il saluto del presidente del Polo Universitario Servizi Logistici di Livorno professor Gianluca Dinie significativi interventi del presidente



Claudio Tonci

dell'AdSP del Nord Tirreno dottor Luciano Guerrieri, dell'ingegner Stefano Santalena per Confindustria Massa Carrara, del presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda edel dottor Gabriele Gargiulo per Federmanager.

Il master è organizzato dal centro servizi "Polo Universitario Servizi Logistici di Livorno" con la collaborazione di Federmanager, Comune di Livorno, Camera di Commercio, Autorità Portuale, Confindustria, Confetra, Assoporti e Ministero della Transizione Ecologica.

L'intero pomeriggio è stato dedicato sia alla presentazione del master, a curadel suo direttore professor Davide Aloisi, sia alle relazioni tematiche da parte del dottor Oliviero Montanaro (Ministero Transizione Ecologica), dell'avvocato Matteo Paoli segretario generale dell'AdSP MTS e del dottor Daniele Testi, presidente di SOS Logistica. Il direttore Aloisi in chiusura ha introdotto l'organizzazione dibattito del master ed ha brevemente presentato gli allievi dell'attuale edizione.

Sull'importanza della formazione professionale nel capo della logistica portuale si sono impegnati insieme al corpo docente e all'organizzatore del Polo gli stessi vertici di Federmanager Livorno con il presidente Tonci, il vicepresidente Ceccarini e il maestro del lavoro, già dirigente dell'Autorità Portuale livornese Gargiulo. Un impegno che ha avuto lusinghieri riconoscimenti già con i risultati della prima edizione del master.

.





Pagina 1

Foglio 1/2

Nicolini (Confetra): "I porti italiani generano ancora poca ricchezza"

"Anche quando i volumi vanno bene, come avvenuto in tutto il decennio 2009–2018, il Pil del Paese non cresce"

In un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenta un asset fondamentale per l'efficienza dell'intero Paese, per la sua manifattura e le sue strategie di posizionamento nel commercio internazionale e sui mercati globali. A sostenerlo è il presidente di Confetra, Guido Nicolini.

Quale è lo stato di salute dei porti italiani e dei loro retroporti?

«Se parliamo di volumi mi pare che la portualità italiana abbia già da tempo recuperato quelli pre-Covid, almeno per quanto riguarda contenitori e traffico Ro-ro. Maggiori difficoltà emergono invece per il traffico rinfusiero, ma su questo aspetto va considerato anche l'impatto del costo delle materie prime già nella fase del cosiddetto long covid economico, ed ora ancor di più a causa del conflitto in Ucraina. Il traffico crocieristico, spero, riparta definitivamente quest'anno. Sulla retroportualità, mi pare siamo invece più indietro. Sia dal punto di vista infrastrutturale, vedi Livorno, Ravenna o Napoli, sia dal punto di vista economico—industriale, che poi è l'aspetto più importante».

Molti scali presentano evidenti criticità infrastrutturali. Quali sono i principali nodi da sciogliere?

«Come prima cosa si devono completare le opere previste, finanziate e quelle che in molti casi sono già in via di esecuzione. Penso a tutta la rete dei collegamenti legati ai Corridoi Ten-T, piuttosto che agli interventi lato mare a Livorno, La Spezia, Trieste e Napoli. Penso a tutte le opere previste prima in Connettere l'Italia, poi in Italia Veloce, che sono certamente quelle prioritarie. Immaginerei anche un importante piano nazionale dei dragaggi e della manutenzione dei fondali: una risposta programmatica e certa ad un grande tema che non può essere lasciato, scalo per scalo, di volta in volta, sulle spalle del singolo presidente dell'Autorità di sistema portuale di turno».

Crede che, grazie ai fondi del Pnrr, gli scali italiani possano risolvere buona parte dei lori problemi?





Pagina 1

Foglio 2/2

«Il problema principale dei porti italiani, e dell'intera logistica italiana, è che generano poca ricchezza. Anche quando i volumi vanno bene, come avvenuto in tutto il decennio 2009–2018, il Pil del Paese non cresce. Nel decennio pre-Covid abbiamo avuto un aumento complessivo del trasporto merci superiore al 2%, in alcune modalità addirittura del 5–8%, nei porti i teu non sono mai scesi sotto i 10–11 milioni e i passeggeri hanno toccato punte di 12 milioni. Eppure il Pil del Paese è stato in stagnazione per tutto questo lungo periodo, crescendo in dieci anni dello 0,2%. E' ovvio che il Pil non lo faccia da solo la logistica. Ma un Paese con 8400 chilometri di costa, che si è autodefinito "piattaforma logistica nel Mediterraneo", che è attraversato da ben quattro Corridoi Ten-T, e che sta spendendo oltre 90 miliardi di euro in opere infrastrutturali, dovrebbe pretendere di più dal nostro settore rispetto alla ricchezza generale prodotta».

Possono esserci delle conseguenze sull'andamento dei traffici dovute alla guerra in Ucraina?

«Certo, le conseguenze per i porti italiani ci sono: ovviamente a partire da quelli che movimentano in particolare modo materie prime. Il recente grido di allarme lanciato dal porto di Ravenna è molto significativo e non deve essere trascurato. Lo scalo di Ravenna è infatti il più importante d'Italia per la movimentazione di prodotti verso Kiev e l'invasione russa e la conseguente interruzione delle rotte commerciali da e verso il Mar Nero rischiano di presentare un conto salato alle banchine romagnole. Delle tremila navi arrivate lo scorso anno a Ravenna, 500 provenivano dal Mar Nero. In particolare, circa 200 dall'Ucraina e 160 dalle coste russe, rotte che al momento sono totalmente interrotte».





Pagina 6

Foglio 1/1

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

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

Conterra.

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

degli obblighi e delle responsabilità dei contraenti"

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

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



Intervento di Silvia Moretto al Cnel

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

"La fortuna aiuta gli audaci" ha ricordato Ciro Spinelli evidenziando impegno, costanza, determinazione che hanno contraddistinto il lavoro delle rappresentanze associative in tutte le fasi del lavoro.

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

Confitarma chiede un tavolo istituzionale e ristori per il caro gasolio e quello dell'energia elettrica

ROMA – Confitarma in audizione sul caro energia. Il 14 Marzo, la Confederazione Italiana Armatori è stata audita dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività Produttive) della Camera dei deputati, nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione in legge del DL n. 17 del 2022: "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali".

Il direttore generale Luca Sisto, intervenuto in videoconferenza, ha innanzitutto espresso la preoccupazione della Confederazione per la grave situazione in Ucraina esprimendo forte solidarietà alla popolazione di quel Paese. In questo contesto, per l'Italia, emerge l'importanza dell'economia del mare in generale e dell'industria armatoriale e dei porti in particolare: basti considerare che il 47% delle importazioni (in euro)



Luca Sisto

dalla Federazione russa arriva via mare: 100% dei combustibili minerali (carbone); 40% del petrolio; 99% dei fertilizzanti, 91% dei mangimi.

"Se vogliamo diversificare le fonti di energia – ha affermato il direttore generale di Confitarma in audizione – occorre intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo, l'infrastruttura mobile per eccellenza, in quanto la nave consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento"

Guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori.

"Per fare ciò è però necessario riconsiderare la nostra politica in materia di rigassificatori e sostenere lo sviluppo della flotta di navi gasiere. Confitarma, pertanto, chiede che al più presto venga convocato un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni che ricomprenda anche il trasporto marittimo, settore definito anche dal Governo strategico per il paese, come il periodo della pandemia ha testimoniato. Considerata l'insostenibilità del prezzo del bunker per le im-



Mario Mattioli

prese di navigazione, Confitarma sollecita una misura per il "ristoro" del "caro gasolio" che, nel premiare il virtuosismo delle imprese di navigazione che utilizzano combustibili alternativi, possa essere di beneficio anche per il resto della flotta che utilizza bunker tradi-



Pagina 1

Foglio 1/1

Oggi, ore 17,30, Silvia Moretto a RAI News 24 कि Il caro gasolio, i costi di materie prime e trasporti, l'impatto del conflitto ucraino sull'economia nazionale

11-03-22



Questa sera alle 22, a Tgcom 24, Mauro Nicosia su vertenza caro-gasolio e sciopero autotrasporto

13-03-22



Questa mattina, su Rai Radio 1, Ivano Russo interviene su vertenza caro-gasolio e sciopero autotrasporto 🛅