



RASSEGNA STAMPA

Novembre 2021

Agroalimentare siciliano e spedizioni: “Molte le potenzialità ancora inesprese”

Nei giorni scorsi si è tenuto a Palermo un convegno intitolato ‘Imprese di spedizioni internazionali: un valore aggiunto per la sicurezza dell’eccellenza agroalimentare del territorio’, organizzato dall’Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica (associazione aderente a Fedespedi), in collaborazione con Fedespedi e Confetra Sicilia. L’evento, patrocinato dal Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali (Cnsd), Associazione Italiana Professionisti Security Aziendale (Aipsa) e Fondazione Pietro Barbaro, è stata un’occasione importante per fare il punto su numeri e specificità del mercato agroalimentare siciliano e sul ruolo che le imprese di spedizioni internazionali rivestono quali consulenti a 360° gradi in grado di valorizzare le potenzialità – “ancora in parte inesprese” – delle eccellenze del territorio sui mercati internazionali.

Il professor Marco Romano dell’Università di Catania ha evidenziato sul punto che “sono 67 le tipologie di prodotti dell’agroindustria con denominazioni di qualità della regione Sicilia: un valore record rispetto alla media di 40 denominazioni di qualità delle altre regioni italiane. Tuttavia, i prodotti ‘Made in Sicily’ spesso faticano a raggiungere i mercati esteri in ragione del tessuto imprenditoriale della filiera regionale: una molteplicità di piccole e microimprese, il 90% delle quali ha meno di 15 addetti, di cui solo una minoranza è dedita all’export. Da un’indagine condotta su oltre 200 aziende siciliane che operano in questa filiera produttiva emerge, infatti, una bassa propensione all’internazionalizzazione che riguarda solo 40 imprese”.

Expertise, professionalità e competenze delle imprese di spedizioni internazionali sono considerate dunque risorse chiave per favorire i processi di internazionalizzazione di questi prodotti d’eccellenza: lo hanno sottolineato le rappresentanze delle imprese di spedizioni internazionali, Alberto Cozzo, presidente dell’Associazione Siciliana Operatori Spedizionieri e Logistica, Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, Mauro Nicosia, presidente di Confetra Sicilia, e Domenico de Crescenzo, vicepresidente di Fedespedi e Confetra Mezzogiorno che ha condotto i lavori. De Crescenzo, dopo gli interventi introduttivi dei rappresentanti di Aipsa (Alessandro Manfredini), Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali (Giampiero Calaciura e Emanuele Tamà), C.I.S.Co. Centro Internazionale Studi Containers (Massimiliano Giglio), ha lasciato spazio al racconto di alcune best practice aziendali.

Fra questi hanno preso la parola Francesco Dilillo, Corporate safety manager del Gruppo Casillo, e Francesco Mandolini, Hse & Security Manager di Esselunga, due realtà con esperienza pluridecennale nel settore food e agroalimentare che hanno posto al centro del dibattito il tema della *food defense* quale strumento imprescindibile per garantire la sicurezza, le proprietà, la qualità del prodotto, del brand ma soprattutto del consumatore.

I relatori Federico Cesari, Food and perishable sector manager di Dhl Global Forwarding, e Andrea Patrone, doganalista e responsabile commerciale di Fresco Ship’s Agency & Forwarding, hanno

evidenziato il ruolo che le imprese di spedizioni internazionali rivestono nell'organizzazione delle filiere di approvvigionamento, soprattutto per filiere delicate e complesse come nel caso dell'agroalimentare. “Lo spedizioniere è, infatti, il professionista che grazie a competenze tecniche e soft skill è in grado di curare la merce in tutte le fasi di trasporto e distribuzione preservandone la qualità e il valore nei mercati di destinazione e che, se coinvolto nei progetti di internazionalizzazione, può contribuire al successo dei prodotti ‘Made in Italy’, o ‘Made in Sicily’ in questo caso, caratterizzati da specificità e peculiarità che solo il nostro ricco tessuto di piccole e medie imprese è in grado di produrre” recita una nota di Fedespedi.

Marco Di Giugno, General counsel di Enac, è intervenuto in chiusura di convegno sottolineando “la necessità di potenziare il ruolo del cargo aereo nel settore dell'agroalimentare che ancora oggi è il comparto che meno utilizza la modalità di trasporto aerea, soprattutto per i flussi in export”.

Gaetano Armao, vicepresidente della Regione Siciliana e assessore all'Economia della regione con delega al Pnrr, ha chiuso i lavori del convegno garantendo la disponibilità della regione a costruire uno spazio di dialogo diretto con gli operatori per la crescita dell'economia siciliana: “Avviamo – ha affermato – un Tavolo di Lavoro con Confetra e le rappresentanze associative delle spedizioni, della logistica e del trasporto per portare proposte concrete e operative per lo sviluppo logistico ed economico della regione da cui deriva la competitività del Mezzogiorno e dell'intero sistema-Paese”.

Porti

Fedespedi fotografa l'impatto del Covid sui terminal container italiani

In calo le movimentazioni e i fatturati delle 11 società prese in esame nel 2020, ma tutte hanno chiuso l'anno in utile (tranne Sech e TDT)

Movimentazioni e fatturati in calo quasi ovunque, con alcune eccezioni che hanno ragioni ben precise, ma risultati netti di esercizio che tutto sommato hanno 'tenuto' per 11 delle principali società terminalistiche italiane attive nel mercato dei container.

A scattare la fotografia del comparto è Fedespedi, nella quinta edizione del suo report annuale 'I Terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria': il dossier quest'anno analizza le performance, sia operative sia economiche, degli scali di Ancona (Adriatic Container Terminal), La Spezia (La Spezia Container Terminal), Salerno (Salerno Container Terminal), Genova (Sech e PSA Prà), Gioia Tauro (Medcenter Container Terminal), Livorno (Terminal Darsena Toscana), Napoli (Co.Na.Te.Co), Ravenna (Terminal Container Ravenna), Trieste (Trieste marine Terminal) e Venezia (Venezia Container Terminal), in relazione all'esercizio 2020.

L'impatto della pandemia sui traffici di container è evidente: lo scorso anno le 11 società analizzate hanno movimentato 8,5 milioni di TEUs, il 79% del totale italiano (10,8 milioni di TEUs) su una superficie totale di 4,8 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 87 gru da banchina. La cifra in valore assoluto è superiore dell'1,6% rispetto al dato complessivo dell'anno precedente, ma il segno 'più' – precisa Fedespedi – è ascrivibile in massima parte alle performance del Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro (+26,6%), che dopo il passaggio del controllo al gruppo MSC, tramite la controllata TIL, è ritornato sopra i 3 milioni di TEUS, e del Salerno Container Terminal (+47,2%). Gli altri terminal, infatti, hanno risentito della crisi pandemica e della conseguente riduzione delle attività economiche e dei traffici: punte negative si sono registrate a Genova,



primo porto container a livello nazionale, dove i due principali terminal container, Sech e PSA Prà, hanno accusato cali rispettivamente del 13,4% e 13,5%, a La Spezia (-17,1%) e a Venezia (-17,8%); migliori invece le performance di Trieste (-0,1%) e Napoli (+1,4%).

L'impatto del Covid-19 si è avvertito anche sulle performance economico-finanziarie del terminal, che hanno raggiunto un fatturato aggregato pari a 663,8 milioni di euro, in calo del 6,4% rispetto ai 708,8 milioni del 2019. L'andamento dei ricavi dei singoli porti segue, sostanzialmente, quello dei volumi movimentati: Gioia Tauro e Salerno registrano rispettivamente +27,2% e +10,2%. Risultati negativi, invece, a Genova Sech (-10,7%), Genova Prà (-14,5%), La Spezia (-16,3%) e Venezia (-17,8%).

In calo, infine, anche il risultato netto, che a livello complessivo ha raggiunto 72,2 milioni di euro, anche se tutte le società prese in esame, ad eccezione del Sech di Genova e del TDT di

Livorno, sono riuscite comunque a chiudere in utile l'esercizio 2020.

A un anno dalla scomparsa, ShipMag ricorda Francesco Nerli con un convegno sulla portualità / L'evento

Lunedì 29 novembre, presso il Centro Congressi “Roma Eventi” – Piazza di Spagna a Roma con inizio alle 14.30

A un anno dalla scomparsa di **Francesco Nerli** (28 novembre 2020), protagonista della legge di riforma dei porti 84/’94 e punto di riferimento della portualità italiana, **ShipMag** organizzerà un convegno lunedì 29 novembre, presso il Centro Congressi “Roma Eventi” – Piazza di Spagna a Roma.

Sarà un appuntamento, in presenza e in streaming, con inizio alle 14.30, a cui parteciperanno autorevoli esponenti politici e figure di spicco dello shipping italiano per ricordare la sua grande passione e la sua intelligente concretezza per dare una prospettiva alla nostra portualità.

La giornata in ricordo di **Nerli**, voluta fortemente dal nostro editore **Franco Mariani**, suo amico fraterno, sarà scandita da contributi video, testimonianze e racconti inediti di chi ha lavorato al suo fianco durante i numerosi e importanti incarichi professionali e politici che Nerli ha ricoperto in tanti anni di attività come presidente di Assoport, delle Autorità portuali di Civitavecchia e Napoli, esponente di spicco della Cgil, deputato e senatore del Partito comunista italiano.

Il convegno sarà anche l’occasione per discutere sulla sua visione di sviluppo dei porti italiani attraverso riflessioni e momenti di confronto, doti che hanno segnato tutta la carriera professionale e politica di Nerli, alla luce dei grandi cambiamenti infrastrutturali e geopolitici che sono in atto in chiave europea (**Piano nazionale di ripresa e resilienza**) e internazionale.

In ricordo di
Francesco Nerli

*A un anno dalla sua scomparsa,
il ricordo e un confronto sulle vicende
marittimo portuali.*

29 novembre 2021 | ore 14.30

Centro Congressi "Roma Eventi – Piazza di Spagna"

ShipMag.



Autotrasporto, manca l'AdBlue è crisi dei rifornimenti - Confetra: "Il Governo cosa aspetta a intervenire?"

05 Nov, 2021

La denuncia di Fedit, Trasportounito, Assoespresi, AITI, FITE, Assopostale (aderenti a Confetra) per l'aggravarsi della crisi dell'autotrasporto a causa della mancanza dell'additivo AdBlue.

Roma - La mancanza di autisti di mezzi pesanti e furgoni, la scarsità di metano, di semiconduttori, il fortissimo aumento del prezzo del gasolio e da ultimo il rarefarsi anche dell'AdBlue, l'additivo necessario per far funzionare i diesel di ultima generazione (con un'impennata del prezzo che non ha giustificazione alcuna), causa pesanti difficoltà alla Logistica e ai Trasporti che rischiano di entrare in una spirale di crisi con gravi ripercussioni sul sistema dei rifornimenti alle imprese ed alle famiglie.

Per quanto riguarda in particolare l'Italia (il problema affligge tutto il vecchio Continente) gli operatori del Trasporto trovano **incomprensibile la chiusura dello stabilimento italiano della Yara**, l'azienda di Ferrara che **produce il 60% del mercato italiano di AdBlue**, la quale ha fermato le linee per quattro settimane a causa dell'impennata del prezzo del metano, necessario alla fabbricazione della sostanza, che avrebbe comportato una produzione in perdita.

Davvero dobbiamo rassegnarci a vedere in circolazione soltanto i mezzi più vecchi, omologati fino alla direttiva Euro 4? Gli autotrasportatori, soprattutto quelli più sensibili che hanno investito in mezzi molto meno inquinanti, si chiedono **cosa aspetti il Governo ad intervenire perché venga scongiurata la crisi dei rifornimenti, venga fermata la corsa al rialzo del costo dell'AdBlue** intervenendo anche decisamente sulla riapertura dello stabilimento di Ferrara. Non si può davvero pensare che si chiedi alle aziende di investire sul Green per poi rimanere inerti di fronte al deteriorarsi della situazione. **Il governo convochi quindi senza indugi i dirigenti italiani della multinazionale norvegese – è questa la richiesta della Confetra- affinché si capisca come e quando la produzione potrà ripartire.**

Paradosso green: i mezzi meno inquinanti a rischio stop, salvi quelli più nocivi

A causa del caro gas si ferma la produzione di Adblue, l'additivo carburante che pulisce le emissioni. AstraCuneo: "Beffato chi ha investito sull'ambiente"

[By Claudio Paudice](#)

Il paradosso, mentre si fa un gran parlare di taglio delle emissioni e di neutralità climatica, è lampante: i mezzi pesanti più inquinanti liberi di circolare, quelli "green" bloccati nei piazzali. È lo scenario che si prospetta al mondo dell'autotrasporto alle prese con un'ennesima carenza nelle forniture, quella di AdBlue. Si tratta di un additivo liquido iniettato nei camion (ma non solo, anche in altri veicoli a diesel come auto, autobus, trattori a uso agricolo) che, agendo dopo la combustione, ripulisce i fumi azzerando quasi del tutto le emissioni inquinanti. "Siamo davvero all'assurdo", dice all'HuffPost Diego Pasero, presidente di AstraCuneo (Fedit Confetra) e imprenditore di una cooperativa di autotrasporto composta da 25 soci e oltre 65 mezzi pesanti, "ci hanno invogliato ad ammodernare il parco mezzi, a rinnovare la flotta per ridurre il nostro impatto sull'ambiente, e ora corriamo il rischio di dover fermare i nostri mezzi, mentre quelli più nocivi continuano a circolare in modo indisturbato".

Il caso dell'AdBlue è emblematico di come la carenza di una singola fornitura sia fortemente legata e possa ripercuotersi su tante altre. Il più classico effetto domino. Il problema nasce dalla carenza di gas che nelle ultime settimane, com'è noto, ha visto salire il suo costo alle stelle. A inizio mese a causa dei prezzi insostenibili del metano, un'azienda della pianura Padana, la Yara, ha annunciato un blocco dello stabilimento per quattro settimane consecutive. Gli impianti di Ferrara della Yara producono circa il 60% del mercato nazionale di ammoniaca e l'AdBlue non è altro che un liquido fatto da urea tecnica, un composto derivato appunto dall'ammoniaca, impiegato nei veicoli Euro 5 e Euro 6 per abbattere le emissioni di ossidi di azoto dei mezzi a gasolio. Col fermo delle attività alla Yara, in altre parole, si è bloccata anche la produzione dell'additivo, che ora inizia davvero a scarseggiare. "Ormai lavoriamo nella totale incertezza, e non sappiamo se il giorno dopo i nostri mezzi potranno uscire", lamenta Pasero. "Poche sere fa avevamo finalmente in consegna l'additivo dopo giorni di continui rinvii, e alla fine il distributore non l'ha consegnato. Erano arrivati cinque mezzi per il rifornimento, e sono dovuti restare in piazzale tutta la notte. Ma anche oggi è lo stesso: questa mattina aspettavo tremila litri di AdBlue, e me ne hanno portati solo duemila. Gli altri, chissà quando me li daranno".

Senza questo additivo "green" i mezzi pesanti non possono uscire in strada: se non ce n'è nel serbatoio, la centralina del tir segnala subito l'anomalia e il motore semplicemente non funziona a pieno ritmo. "Oggi quasi il 70% dei mezzi in circolazione delle aziende di autotrasporto usano

l'AdBlue. Da anni ci hanno spinto a rinnovare le flotte e a renderle più sostenibili per l'ambiente e gran parte di noi imprenditori lo ha fatto. Ma ora, se il Governo non fa nulla, rischiamo di restare beffati". Anche perché oltre a essere introvabile, quello che si rimedia ha prezzi esorbitanti, più che raddoppiati rispetto a un anno fa, e che si aggiungono al caro prezzi dei carburanti che si sta verificando già da diverse settimane. Se prima l'AdBlue costava 25 centesimi al litro, ora tocca gli 80 centesimi e in alcuni casi con punte fino a un euro per litro.

I mezzi pesanti Diesel Euro 5 e 6 in Italia sono più di un milione e mezzo, di cui oltre 300mila con una portata superiore a 35 quintali. In altre parole, se non si risolve alla svelta la carenza di AdBlue l'autotrasporto rischia seriamente di fermarsi. "Gli autotrasportatori, soprattutto quelli più sensibili che hanno investito in mezzi molto meno inquinanti, si chiedono cosa aspetti il Governo ad intervenire perché venga scongiurata la crisi dei rifornimenti, venga fermata la corsa al rialzo del costo dell'AdBlue intervenendo anche decisamente sulla riapertura dello stabilimento di Ferrara", si legge in una nota di Confetra che due settimane fa aveva già fatto presente al Mims le difficoltà del settore. "Non si può davvero pensare che si chieda alle aziende di investire sul Green per poi rimanere inerti di fronte al deteriorarsi della situazione".

Giovedì anche Confrtrasporto ha inviato una lettera al ministro Enrico Giovannini: "Se la tendenza fosse confermata il rischio concreto, nel caso estremo, è che i mezzi più virtuosi dal punto di vista ambientale (euro 5 e euro6) sarebbero costretti a fermarsi non rispettando più i limiti imposti dalle norme in termini di inquinamento, con evidenti ripercussioni sul sistema dei trasporti e su quello economico nel suo complesso", ha avvertito Confrtrasporto. Per Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, "le scorte di Adblue si stanno rapidamente esaurendo" dando luogo a "fenomeni di accaparramento di prodotto, di speculazione. Intanto il costo è balzato da 250 euro a 500 euro per mille litri". Con un potenziale effetto boomerang: "Chi non ha cambiato camion e si è tenuto in flotta i vecchissimi e inquinanti euro 0-1-2-3-4 si ritrova, a breve, a godere di una posizione di vantaggio competitivo. Mentre chi ha investito su mezzi a metano si trova con un costo di oltre 2 euro/litro senza la possibilità di recuperare una parte delle accise. Il fermo dei mezzi più moderni, renderà obbligatorio l'utilizzo dei Tir vecchi, con una esplosione di prezzi gonfiati e con un incremento record delle emissioni".

Carenza di AdBlue, Confetra: “Che cosa aspetta il governo a intervenire?”

“Gli operatori del trasporto trovano incomprensibile la chiusura dello stabilimento italiano della Yara, l’azienda di Ferrara che produce il 60% del mercato italiano di AdBlue”

Roma – “La mancanza di autisti di mezzi pesanti e furgoni, la scarsità di metano, di semiconduttori, il fortissimo aumento del prezzo del gasolio e da ultimo il rarefarsi anche dell’**AdBlue**, l’additivo necessario per far funzionare i diesel di ultima generazione (con un’impennata del prezzo che non ha giustificazione alcuna), causa pesanti difficoltà alla Logistica e ai Trasporti che rischiano di entrare in una spirale di crisi con gravi ripercussioni sul sistema dei rifornimenti alle imprese ed alle famiglie”. Lo denuncia Confetra.

"Per quanto riguarda in particolare l’Italia (il problema affligge tutto il vecchio Continente) gli operatori del trasporto trovano incomprensibile la chiusura dello stabilimento italiano della Yara, l’azienda di Ferrara che produce il 60% del mercato italiano di AdBlue, la quale ha fermato le linee per quattro settimane a causa dell’impennata del prezzo del metano, necessario alla fabbricazione della sostanza, che avrebbe comportato una produzione in perdita. **Davvero dobbiamo rassegnarci a vedere in circolazione soltanto i mezzi più vecchi, omologati fino alla direttiva Euro 4?**”.

“Gli autotrasportatori, soprattutto quelli più sensibili che hanno investito in mezzi molto meno inquinanti, si chiedono cosa aspetti il governo ad intervenire perché venga scongiurata la crisi dei rifornimenti, venga fermata la corsa al rialzo del costo dell’AdBlue intervenendo anche decisamente sulla riapertura dello stabilimento di **Ferrara**. Non si può davvero pensare che si chieda alle aziende di investire sul Green per poi rimanere inerti di fronte al deteriorarsi della situazione. Il governo convochi quindi senza indugi i dirigenti italiani della multinazionale norvegese – è questa la richiesta della Confetra - affinché si capisca come e quando la produzione potrà ripartire”.

Manca l'additivo AdBlue, trasporti in grave difficoltà



ROMA – Manca l'additivo AdBlue necessario per far funzionare i diesel dell'ultima generazione (con un'impennata del prezzo che non ha giustificazione alcuna), mancano gli autisti di mezzi pesanti e furgoni, scarseggiano metano e semiconduttori, in fortissimo aumento il prezzo del gasolio. Logistica e trasporti sono in pesanti difficoltà e corrono il rischio di entrare in una spirale di crisi con gravi ripercussioni sul

sistema dei rifornimenti alle imprese ed alle famiglie.

Per quanto riguarda in particolare l'Italia (il problema affligge tutto il vecchio Continente) gli operatori del Trasporto trovano incomprensibile la chiusura dello stabilimento italiano della Yara, l'azienda di Ferrara che produce il 60% del mercato italiano di AdBlue, la quale ha fermato le linee per quattro settimane a causa dell'impennata del prezzo del metano, necessario alla fabbricazione della sostanza, che avrebbe comportato una produzione in perdita.

Davvero dobbiamo rassegnarci a vedere in circolazione soltanto i mezzi più vecchi, omologati fino alla direttiva Euro 4?

Gli autotrasportatori, soprattutto quelli più sensibili che hanno investito in mezzi molto meno inquinanti, si chiedono cosa aspetti il Governo ad intervenire perché venga scongiurata la crisi dei rifornimenti, venga fermata la corsa al rialzo del costo dell'additivo AdBlue intervenendo anche decisamente sulla riapertura dello stabilimento di Ferrara. Non si può davvero pensare che si chiedi alle aziende di investire sul Green per poi rimanere inerti di fronte al deteriorarsi della situazione.

Il governo convochi quindi senza indugi i dirigenti italiani della multinazionale norvegese – è questa la richiesta della Confetra – affinché si capisca come e quando la produzione potrà ripartire.

Trasporti: Confetra, la mancanza dell'additivo AdBlue aggrava la crisi

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 05 nov - La mancanza di autisti di mezzi pesanti e furgoni, la scarsita' di metano, di semiconduttori, il fortissimo aumento del prezzo del gasolio e da ultimo il rarefarsi anche dell'AdBlue, l'additivo necessario per far funzionare i diesel di ultima generazione (con un'impennata del prezzo che non ha giustificazione alcuna), causa pesanti difficolta' alla logistica e ai trasporti che rischiano di entrare in una spirale di crisi con gravi ripercussioni sul sistema dei rifornimenti alle imprese ed alle famiglie. Lo affermano Fedit, Trasportounito, Assoespresi, Aiti, Fite, Assopostale (aderenti a Confetra). Per quanto riguarda in particolare l'Italia gli operatori del trasporto trovano incomprensibile la chiusura dello stabilimento italiano della Yara, l'azienda di Ferrara che produce il 60% del mercato italiano di AdBlue, la quale ha fermato le linee per quattro settimane a causa dell'impennata del prezzo del metano, necessario alla fabbricazione della sostanza, che avrebbe comportato una produzione in perdita. Gli autotrasportatori, soprattutto quelli piu' sensibili che hanno investito in mezzi molto meno inquinanti, si chiedono cosa aspetti il Governo ad intervenire perche' venga scongiurata la crisi dei rifornimenti, venga fermata la corsa al rialzo del costo dell'AdBlue intervenendo anche decisamente sulla riapertura dello stabilimento di Ferrara.

com-ler

Trasporti eccezionali nella bufera: «Colpo basso alla ripresa»

Tutti contrari, associazioni e imprese, alla decisione di modificare i limiti relativi ai carichi massimi consentiti



5 novembre 2021

L'effetto è quello di un vero e proprio terremoto, o per usare le parole del direttore di Federacciai **Flavio Bregant**, «**un colpo basso alla ripresa**».

Il tema è quello dell'emendamento passato ieri al Senato – articolo 10 del codice della strada – contenuto nel Ddl 2437, meglio noto come **DI infrastrutture**.

Senza entrare in eccessivi tecnicismi, il nuovo testo prevede che non possa essere possibile **caricare più di 70-80 tonnellate di materiale in un unico viaggio**, ammesso che vi sia un pezzo unico di almeno **30 tonnellate**. Un'evenienza che si può verificare solo in alcuni casi particolari.

Lasci uno prendi tre

L'effetto pratico è che per trasportare ciò che oggi può viaggiare con un unico convoglio serviranno almeno tre camion con le intuibili ripercussioni su: ambiente, traffico, costi e puntualità di consegna.

«Se anche tralasciassimo per un attimo gli aspetti economici e ambientali – spiega l'Ad di Trailer **Alfonso Pastore** – in questo momento, dato che la norma potrebbe essere legge in pochi giorni, **non ci né sono i mezzi né gli autisti** necessari per poter fronteggiare l'aumento di richiesta che si innescherà a seguito della nuova norma. Per i nuovi camion **l'orizzonte di consegna è il 2023** oltre a dover reperire il personale. L'impatto sul sistema economico sarà devastante. **Molte aziende rischiano di bloccarsi completamente**».

Ma gli effetti sarebbero ben più ampi che nelle sole Aziende, per il co fondatore di Zaninoni **Sergio Mazzucchelli** gli effetti si allargherebbero anche a **porti e a cantieri** che vedrebbero un ingolfamento di mezzi per movimentare ciò che prima si poteva fare in una maniera decisamente più semplice.

«**Acciaierie, trasformatori, tubifici**, non c'è realtà siderurgica che non facesse ricorso a questo tipo di spedizione e che ora ammesso che trovino i mezzi si troveranno di fronte ad un'**esplosione di costi**, basti vedere solo il prezzo del carburante per farsi un'idea».

Acciaio sul piede di guerra

Parlando di aziende della filiera il trasformatore mantovano **Marcegaglia** dal quartier generale di Gazoldo degli Ippoliti evidenzia una fortissima preoccupazione. «In un momento come questo, in cui **la domanda è molto forte** e le aziende stanno facendo di tutto per **rispettare le consegne** e spingere sulla ripresa produttiva dell'intero Paese – spiegano dalla Marcegaglia – l'emendamento di questa norma **allarma e penalizza gravemente il settore siderurgico**, oltre che impattare su molti altri comparti industriali, già oggi alle prese con la difficoltà di reperire mezzi e trasportatori. Senza considerare le enormi ripercussioni che avrà a **tutti i livelli della filiera logistica**. Non solo. Mentre il mondo discute di come affrontare la sfida del cambiamento climatico che non è solo ambientale, ma anche umanitaria, con tutti i Paesi impegnati nella riduzione delle emissioni, al contrario in Italia, con questa norma **aumentano il traffico e le emissioni**. È fondamentale intervenire immediatamente, trovando una soluzione per ripristinare la normalità».

Federacciai, l'associazione dei produttori siderurgici nazionali, dopo aver affidato con il presidente **Alessandro Banzato** uno sfogo a caldo sulle pagine del *Sole 24 Ore* evidenzia con il proprio direttore generale come la norma sia «un colpo basso alla ripresa – dice Bregant-. Il testo approvato non rischia di mandare in crisi **solo il nostro settore**, come è già stato spiegato, ma anche settori affini come ad esempio quello dei **prefabbricati**. Ma sarà un problema di tutti i settori utilizzatori che vedranno **consegne molto più complicate**. Addirittura potrebbe essere a rischio **l'apertura dei cantieri legati al PNRR** che per mancanza di materiale potrebbero lavorare a singhiozzo».

Bregant spiega anche che la riduzione dei limiti di carico **non va a vantaggio nemmeno della sicurezza sulle strade** dal momento che i trasporti eccezionali hanno un iter autorizzativo che coinvolge anche il tragitto programmato con verifiche sui manufatti.

«Triplicare il numero di veicoli sulle strade, e parliamo di **decine di migliaia di camion**, vuol anche dire triplicare i rischi di congestione delle arterie stradali e di **potenziali incidenti**. Per tanto, oltre a aumentare le criticità ambientali mette anche a rischio la sicurezza degli automobilisti».

Allineata alla produzione siderurgica anche la distribuzione, con **Assofermet** che condivide appieno le criticità emerse finora. «Anche noi ci attiveremo per far sentire **la voce della distribuzione** su questo tema - ha detto il presidente del sindacato Acciai **Paolo Sangoi** -. Non mi stuferò di ripeterlo è un **provvedimento fuori luogo** che va ad aggiungere criticità ad una situazione già molto complessa per i noti problemi logistici. Al posto di potenziare l'utilizzo di sistemi di trasporto alternativi come le **ferrovie** si va a triplicare gli spostamenti su gomma con uno schiocco di dita. Come ho già detto anche noi ci attiveremo per sensibilizzare i legislatori su questo tema **nella speranza che le distorsioni legate al provvedimento possano essere corrette**».

Possibili soluzioni per limitare i danni e risolvere la crisi

Sebbene la situazione si presenti critica qualche spiraglio di luce lo traccia il direttore generale trasporti eccezionali di **Confetra Sandra Forzoni**, che confermate tutte le critiche alla norma ha già elaborato un possibile percorso per limitare i danni e arrivare ad una soluzione nel minor tempo possibile.

«Vorrei fare la premessa che non ritengo possibile che modifiche ad aspetti normativi così delicati arrivino con decreti blindati - ribadisce Forzoni-. **Si deve tornare al confronto con gli addetti ai lavori così come è sempre stato fatto** . Altrimenti si creano dei veri e propri disastri e addirittura con norme monche come in questo caso dove alcuni aspetti non sono stati armonizzati alle modifiche apportate dall'emendamento. Sintomo verosimilmente di una scarsa conoscenza dell'impianto normativo complessivo, da parte di chi ha voluto modificarlo. Per cercare di **limitare i danni all'economia**, che purtroppo ci saranno, la prima cosa da fare è **chiedere che la validità degli atti autorizzativi ai trasporti eccezionali in essere venga legata alla fine dello stato di emergenza**. Con l'avvento del Covid si è intessuto questo legame e dal momento che la validità scade tre mesi dopo che lo stato di emergenza viene revocato si inizia a prendere del tempo per poter risolvere il problema. Il secondo passaggio da fare è **ottenere una delega ad emendare gli articoli di legge legata alla nuova manovra economica**. In questo modo si può creare una commissione composta da tecnici e dalle realtà professionali che elabori un **testo correttivo che potrebbe già arrivare all'esame dal 2 gennaio prossimo** e seguire l'iter di approvazione della legge. In questa maniera nei primi mesi del 2022 potremmo riuscire a risolvere le criticità. Ma ripeto è una via per limitare i danni che inevitabilmente visto il contesto attuale ci saranno».

Lo scenario secondo Forzoni è che senza modifiche **solo per la movimentazione dei prodotti siderurgici sull'asse Nordest-Nordovest si riverteranno sulle strade 3.000 veicoli in più**, sempre che si riescano a trovare.

D. L.

Autostrasporto senza autisti verso il balzo dei traffici

Logistica

Maggiore concorrenza
tra imprese che operano
con veicoli a 44 tonnellate

Marco Morino

In queste ore l'attenzione delle imprese di autotrasporto e logistica è tutta rivolta a una sola emergenza: la mancanza dell'additivo AdBlue, la sostanza agglutinativa indispensabile per far camminare i Tir di ultima generazione. Si moltiplicano gli appelli al governo da parte delle associazioni di categoria (Anita, Conitrasporto, Confetra) affinché intervenga per scongiurare la crisi del rifornimento e fermare la corsa al rialzo del costo dell'AdBlue. «Il problema è grave, ci vogliono soluzioni immediate o i Tir rischiano di non viaggiare», dicono gli autotrasportatori. La crisi dell'AdBlue si aggiunge alle tante emergenze che già assillano il settore: l'impennata del costo dei carburanti (gasolio e Gnl); le discriminazioni sul green pass, a tutto vantaggio dei vector esteri; le difficoltà a reperire manodopera, in particolare gli autisti dei mezzi pesanti (nel prossimo biennio ne servirebbero almeno 17 mila).

In tutto questo, arriva la novità sui trasporti eccezionali (introdotta dal Dl Infrastrutture (articolo 10). La norma riduce le masse complessive autorizzate nel caso di trasporti eccezionali. Il peso massimo per il trasporto di coils, laminati, elementi prefabbricati composti, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia scende dalle precedenti 108 tonnellate a 86 tonnellate. Si diminuisce la massa dei veicoli per non gravare sulle infrastrutture del Paese.

In concreto, spiegano gli operatori interpellati dal Sole 24 Ore, la nuova norma si tradurrà prevedibilmente in un maggior numero di trasporti "ordinari" di coils e altro, che non hanno la giustificazione del pezzo eccezionale. Quindi serviranno più mezzi e più autisti (che però già adesso sono insufficienti). C'è da aspettarsi anche una maggiore concorrenza sul mercato tra imprese che operano con veicoli a 44 tonnellate. Queste imprese tornano a poter riacquisire commesse di trasporto di prodotti che gli erano state sottratte anni fa con la precedente normativa. Intanto la viceministra alle Infrastrutture, Teresa Bellanova, ha convocato per il prossimo 17 novembre il tavolo dell'autotrasporto con tutti i rappresentanti del settore.

L'additivo anti inquinamento per il diesel diventa introvabile perché produrlo costa troppo. I trasportatori chiedono aiuto



L' Adblue serve per ridurre le emissioni dei camion ma sta diventando introvabile. La produzione è stata sospesa in molti stabilimenti perché il metano che serve per realizzare il prodotto è diventato troppo costoso. Il rischio è che rimangano in strada solo i camion più vecchi e inquinanti

Ad agitare i sonni degli autotrasportatori non c'è solo diesel (+ 28% in un anno), c'è anche l'additivo del diesel. Noto come Adblue si tratta di una **miscela di acqua ed urea** che, aggiunto al gasolio, ne riduce sensibilmente le emissioni di azoto. Il problema è che l'additivo sta diventando quasi introvabile e quando si trova costa tantissimo, i prezzi sono raddoppiati in poche settimane. I camion più moderni (euro 5 ed euro 6) montano un sistema che **blocca l'accensione del motore nel momento in cui il composto anti inquinamento si esaurisce**. Del resto **questo dispone le legge**, senza additivo i camion non possono circolare. Il rischio, però, è che ora riescano a viaggiare solo i veicoli più obsoleti e più inquinanti.



Per produrre l'urea servono azoto e **idrogeno che viene estratto dal metano**. Ma, come tutti i combustibili fossili, anche il prezzo del metano è praticamente raddoppiato nell'ultimo anno. A queste condizioni i

costi sostenuti dai produttori di Adblue finiscono per superare i ricavi, a meno di mettere mano ai listini. L'unico produttore italiano di Adblue (ma la proprietà è norvegese) è la **Yara di Ravenna** che ha una quota del mercato del 60%. Il mese scorso però il gruppo ha deciso di **fermare temporaneamente gli impianti** poiché produceva in perdita. Lo stesso problema coinvolge i produttori di Adblue di tutta Europa, paesi come la Gran Bretagna hanno varato appositi sostegni per il settore. Qualcosa di simile sta accadendo per i **fertilizzanti**, anch'essi prodotti con azoto e urea.

Gli autotrasportatori, chiedono al governo di intervenire per calmierare i rincari e per sollecitare la riapertura degli stabilimenti nel ravennate. L'"Adblue", la sostanza aggiuntiva indispensabile per far camminare i camion di ultima generazione è praticamente introvabile", ha scritto **Contrasporto-Confcommercio**, in una lettera inviata pochi giorni fa al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile **Enrico Giovannini**. "La mancanza di autisti di mezzi pesanti e furgoni, la scarsità di metano, di semiconduttori, il fortissimo aumento del prezzo del gasolio e da ultimo il rarefarsi anche dell'Adblue, causa pesanti difficoltà alla logistica e ai trasporti che rischiano di entrare in una spirale di crisi con gravi ripercussioni sul sistema dei rifornimenti alle imprese ed alle famiglie", ha scritto invece **Confetra** in una nota.

Sostieni ilfattoquotidiano.it: il tuo contributo è fondamentale

Il tuo sostegno ci aiuta a garantire la nostra indipendenza e ci permette di continuare a produrre un giornalismo online di qualità e aperto a tutti, senza paywall. Il tuo contributo è fondamentale per il nostro futuro.

Diventa anche tu Sostenitore

Grazie, Peter Gomez

Articolo Precedente

Mps, audizione dell'amministratore delegato di Unicredit Orcel che pone il segreto sulla cifra chiesta al Tesoro

Logistica

Trasporti fuori sagoma, il disastro eccezionale è servito

L'emendamento al DL Trasporti che cancella le 108 tonnellate penalizza una branca vitale dell'economia nostrana senza raggiungere gli scopi per i quali sarebbe stata concepita. Stupore e protesta delle associazioni: da FITE a Federacciai, da Unindustria a Confindustria, da Assofermet ad ANCE e Assobeton

di Angelo Scorza

'L'ultima follia di Mel Brooks' era un film di cassetta degli anni '70 dell'omonimo regista e attore comico statunitense di origine ebraica, noto per esilaranti parodie e commedie farsesche.

Ma qui da ridere c'è veramente poco, e se mai – per citare un altro capolavoro cinematografico – è 'Riso amaro', anche se invero qualcuno, visti gli ultimi lumi che arrivano dalla Roma che legifera a più non posso, pensa davvero che siamo arrivati ad una situazione farsesca e parossistica.

La questione è già piuttosto nota e riguarda in prima battuta i trasporti eccezionali, vittima dell'ennesimo sopruso legislativo, se alla fine non muterà qualcosa; al riguardo



L'emendamento aumenterà i mezzi a vuoto

carichi a più mezzi speciali, si determinerà una maggiore congestione di traffico e vi saranno difficoltà a reperire autisti in numero superiore.

Nel dettaglio, il DL ha ridotto la massa complessiva dei trasporti di elementi divisibili caricati su automezzi, che finora si potevano trasportare fino a 6 unità di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati composti e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici coil e laminati grezzi, con limiti di massa complessiva quanto segue: 38 tonnellate per i veicoli isolati a 3 assi, 48 tonnellate per i complessi di veicoli a 4 assi, 86 tonnellate per i complessi di veicoli a 6 assi e 108 tonnellate per i complessi a 8 assi. Viceversa, da ora in poi vi sarà il limite di 72 tonnellate per i complessi a 5 assi e di 86 tonnellate per i complessi a 6 o più assi, eliminando pertanto tout court le 108 tonnellate quale limite massimo di portata, a meno che non si tratti pezzo unico indivisibile.

fonti confindustriali parlano ora di una possibile abrogazione entro la fine dell'anno della norma oggetto della discordia.

Durante la conversione in legge del DL Trasporti o Infrastrutture che dir si voglia (tecnicamente noto come decreto 121/2021 Trasporti e infrastrutture) è passato un emendamento 'blindato' che ha modificato l'art.10 del Codice della Strada introducendo l'obbligo del pezzo unico indivisibile; la norma era stata presentata come proposta di legge n.1368 Scagliusi e faceva parte del disegno di legge generale di modifica al CdS.

La modifica al ribasso di alcuni limiti dei trasporti eccezionali su strada costringerà ineluttabilmente a suddividere i carichi su più mezzi così aumentando il costo unitario del trasporto di prodotti semilavorati e delle materie prime. Si genereranno aggravii di costi e forse persino ulteriori crisi d'impresa, cosa di cui non si sente certo il bisogno in un momento così difficile. In più si avrà un ovvio impatto negativo sull'ambiente a cagione del moltiplicarsi di mezzi impegnati in operazioni di trasporto semivuoti per la redistribuzione dagli attuali

l'operatività dei mezzi, ossia imponendo una forte riduzione del carico massimo accettabile a dispetto della portata tecnica.

Soluzione tattica assai discutibile. Un po' come quando, invece di riparare e ripristinare al più presto la viabilità su ponti e tratti stradali vittime di anni di incurie, le società autostradali chiudono per parecchi chilometri una delle due corsie, così da ridimensionare il peso del carico viaggiante; e chi se ne frega poi se questo causa code e ritardi ai malcapitati 'utenti' viaggiatori privati od operatori professionali...

Dal fronte della cosiddetta 'utenza' – termine orrendo che lascia presupporre già un rapporto di sudditanza – del provvedimento legislativo, la protesta sta montando giorno per giorno e vede scendere in campo diverse associazioni di categoria, con reazioni anche veementi.



Sandra Forzoni all'ultimo GIS di Piacenza, fiera del sollevamento e del trasporto eccezionale

“Un disastro per l'economia nazionale arrivato come un fulmine a ciel sereno; ho già attivato i canali istituzionali e politici per una risoluzione, anche se complessa, della faccenda, dobbiamo bloccarne l'attuazione e promuovere un tavolo tecnico competente con i rappresentanti di tutte le parti coinvolte” commenta a caldo Sandra Forzoni, Direttore Generale FITE Federazione Italiana Trasporti Eccezionali, nata di recente in seno a Confetra e che raduna tra gli associati 'bei nomi' del trasporto eccezionale quali Trasporti Pesanti, Battazza, TCF Rosignoli, Nicoli, Nizzi. “In un momento in cui il PNRR può indirizzare l'economia verso una sostanziale ripresa ed il Paese sta mettendo in campo risorse importanti, tale emendamento – presentato ed approvato senza tenere conto delle conseguenze disastrose come impatto economico e ambientale – è una vera mazzata” prosegue la 'pasionaria' dei trasporti fuori sagoma, che stima un fabbisogno maggiore di circa 3mila autoarticolati in più per i trasporti del tonnellaggio attuale fra nord est e nord ovest. “Ma i mezzi non ci sono, già oggi c'è carenza del 30% di offerta di veicoli in produzione per trasporti eccezionali rispetto alla domanda; e poi non ci sono autisti a sufficienza” conclude Forzoni.

Il direttore generale di Federacciai, Flavio Bregant, fa i conti in tasca alle aziende siderurgiche. “Oggi è già difficile ritirare le merci dai porti, mancano mezzi e autisti. Nel solo Nord-Est si contano, in siderurgia, tra i 27mila e i 54mila trasporti eccezionali all'anno. Questo significa che ora serviranno 100mila camion. Una repentina richiesta di raddoppio che rallenterà ulteriormente le consegne nei cantieri e

nelle aziende che stanno rincorrendo la ritrovata domanda. Questa norma rallenta la ripresa del Paese”.

Si allinea sulla questione portuale Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Liguria.

“Le modifiche introdotte dal DL 121/2021 in materia di trasporti eccezionali faranno salire ancora il prezzo già altissimo che le aziende liguri, e tutte quelle che devono accedere ai nostri porti, pagano, in termini di severe restrizioni al passaggio di mezzi speciali, per l'inefficienza e la fragilità della rete infrastrutturale regionale. Nelle modifiche alla norma, non vediamo alcun beneficio né dal punto di vista ambientale, poiché moltiplicheranno le operazioni di trasporto con conseguente congestionamento del traffico, né dal punto di vista della sicurezza, poiché ogni carico eccezionale è soggetto, già oggi, a specifiche autorizzazioni”.



Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione dei distributori di prodotti siderurgici, crede che la novità "vada nella direzione opposta rispetto alle necessità della filiera della logistica. La situazione è già fuori controllo, si fatica a fissare le tariffe di trasporto, mancano mezzi ed autisti e una norma come questa non ci voleva. Inevitabilmente avremo un impatto sui costi e sulla disponibilità di collegamenti".

"Le modifiche introdotte riducono le attuali configurazioni dei carichi per assi e per limiti di massa che rappresentano, ormai da qualche decennio, uno standard operativo e produttivo. Tali interventi avranno un impatto negativo anche sull'ambiente: moltiplicarsi delle operazioni di trasporto anche a vuoto, maggiore pressione sul sistema infrastrutturale, difficoltà nel reperire gli autisti ed aumento dei tempi di consegna" tuona il presidente della Sezione Logistica e Trasporti di Confindustria Livorno Massa Carrara Daniele Grifoni.

Si scaglia contro la norma anche il presidente di Unindustria, l'associazione territoriale del sistema Confindustria di Roma Frosinone Latina Rieti Viterbo, Angelo Camilli. "I nuovi limiti introdotti comportano difficoltà oggettive al sistema delle

imprese; ci saranno più mezzi di trasporto laddove prima ne sarebbe servito soltanto uno, con due conseguenze fondamentali: si va a incidere in maniera significativa sull'impatto ambientale, con un aumento sulle nostre autostrade dei TIR; esiste un evidente aumento di costi sostenuto dalle imprese in un momento in cui già l'aumento del prezzo delle materie prime e del costo dell'energia stanno creando grossi problemi".



"L'emendamento, di cui davvero non capiamo la ragione, determinerà un forte aggravio di costi per le nostre aziende che finalmente stanno ritrovando dinamicità e fiducia dopo dieci anni di crisi pesantissima; il provvedimento non ha motivazioni dal punto di vista tecnico, ma solo conseguenze pesantissime per il nostro comparto in cui i trasporti eccezionali sono inevitabili perché certi manufatti non si possono accorciare o allungare" lamenta Manuel Boccolini, vice-presidente di Assobeton, associazione dei manufatti in calcestruzzo prefabbricati, stimando che la nuova norma "comporterà un aumento di circa il 50% in più dei carichi eccezionali per il settore, con un incremento dei costi per le imprese del 5-6%, che si aggiungono ai rincari sulle materie prime a livello mondiale".

Un punto affine a quello di Gabriele Buia, presidente di ANCE. "Nelle costruzioni ci sono delle lavorazioni che necessitano di trasporti speciali di prefabbricati o grossi manufatti metallici. Il nostro settore sta già affrontando forti tensioni dovute al caro materiali e all'allungamento delle tempistiche, e ora si sommano problematiche legate ai trasporti, con un ulteriore allungamento dei tempi e un aumento dei costi".

12/11/21 12:48

Porti

“La comunità portuale di Genova si è dimostrata più forte del gap infrastrutturale”

Pitto (Spediporto): “I traffici sono ben radicati, ma non possiamo dormirci sopra: bene il Terzo Valico, ora sprint per il quadruplicamento della Tortona-Milano e per la Gronda. La digitalizzazione ci può aiutare a tamponare i problemi. L’idea di una Green Logistic Valley in Valpolcevera è vincente per tutti, vi spiego perché”

Questo articolo fa parte dello speciale “Infrastrutture Liguri” disponibile gratuitamente in PDF interattivo. Per scaricarlo nella versione integrale, clicca qui

di Pietro Roth

Per scattare una fotografia – senza filtri negativi – dello stato attuale delle infrastrutture in Liguria bisogna scegliere una parola negli ultimi tempi abusata, ma che in questo contesto si staglia alla perfezione: resilienza. Quella del sistema portuale di Genova e Savona, del suo cluster, dei suoi operatori: tutti capaci di ‘tenere botta’ nonostante tutto quello che è successo dal crollo di ponte Morandi in poi. Il fotografo in questione è Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, l’associazione che raggruppa oltre 300 imprese di spedizione.

Pitto, che contorni assume questa fotografia dell’esistente?



Alessandro Pitto, presidente di Spediporto

“Manca qualche pezzo, alcuni li stiamo mettendo, altri spero lo faremo a breve. Qualche esempio: uno dei pezzi che stiamo mettendo in esercizio è il Terzo Valico, uno che spero metteremo a breve è il quadruplicamento della linea fra Tortona e Milano: sarebbe assurdo completare la prima opera e poi rendersi conto che senza questa interconnessione non può funzionare come dovrebbe. Un altro pezzo è la Gronda, più futuribile. Ma si tratta di un’opera indispensabile”.

Anche mantenere l’esistente non sembra un gioco da ragazzi...

“Sappiamo che per ancora cinque anni dovremo convivere con questi cantieri, che interessano tutte le nostre autostrade: la A7, la A10, la A12, la A26. La situazione è sotto gli occhi di tutti”.

Come è cambiata la vita di chi lavora con il porto di Genova e quindi deve servirsi di questa infrastrutture autostradali malandate?

“Non è semplicissimo da dire. Se non ha impattato sui volumi, questo contesto ha avuto conseguenze pesantissime in termini di rapidità, puntualità e affidabilità, che sono tre elementi fondamentali per chi fa il nostro lavoro. Detto questo, sono emersi anche dei lati positivi”.

Quali?

“Nonostante queste difficoltà, il nostro sistema portuale ha retto, grazie agli sforzi di tutta la comunità. Questo significa che i traffici sono ben radicati a Genova e qui rimangono anche a fronte di problemi di questo genere. Attenzione però, non possiamo dormirci sopra: se nel breve-medio periodo è difficile ipotizzare di spostare traffici da Genova a un altro porto, nel lungo periodo questo può essere possibile”.

Siete soddisfatti dell'accordo che è stato raggiunto con ASPI?

"Bisognerà valutarne la sua messa a terra, ma io credo che sia sempre meglio trovare un accordo che litigare. I tempi di un contenzioso sono sempre più lunghi di quelli di un'intesa, figuriamoci per una vicenda di questa portata. Quello che mi auguro, tuttavia, è che chi ha subito un danno possa essere ripagato. La scarsa o assente manutenzione delle autostrade ha comportato perdite e problematiche per tantissime categorie. Nessuno di noi vuole mettersi sullo stesso piano di chi ha perso la vita o la casa, ci mancherebbe altro. Ne abbiamo il massimo rispetto. Ma le responsabilità di questa situazione hanno nomi e cognomi, ed è giusto che chi rompe, paghi. Teniamo anche conto che in questi mesi c'è stata anche la pandemia, con meno gente in circolazione. Ma già questa estate, con la ripresa dei traffici legati ai traghetti, abbiamo visto cosa può succedere: se arrivano due ferry in contemporanea, il nodo autostradale si blocca. Non è accettabile".

Voi state spingendo il progetto di una 'Green Logistic Valley' in Valpolcevera. Di che cosa si tratta?

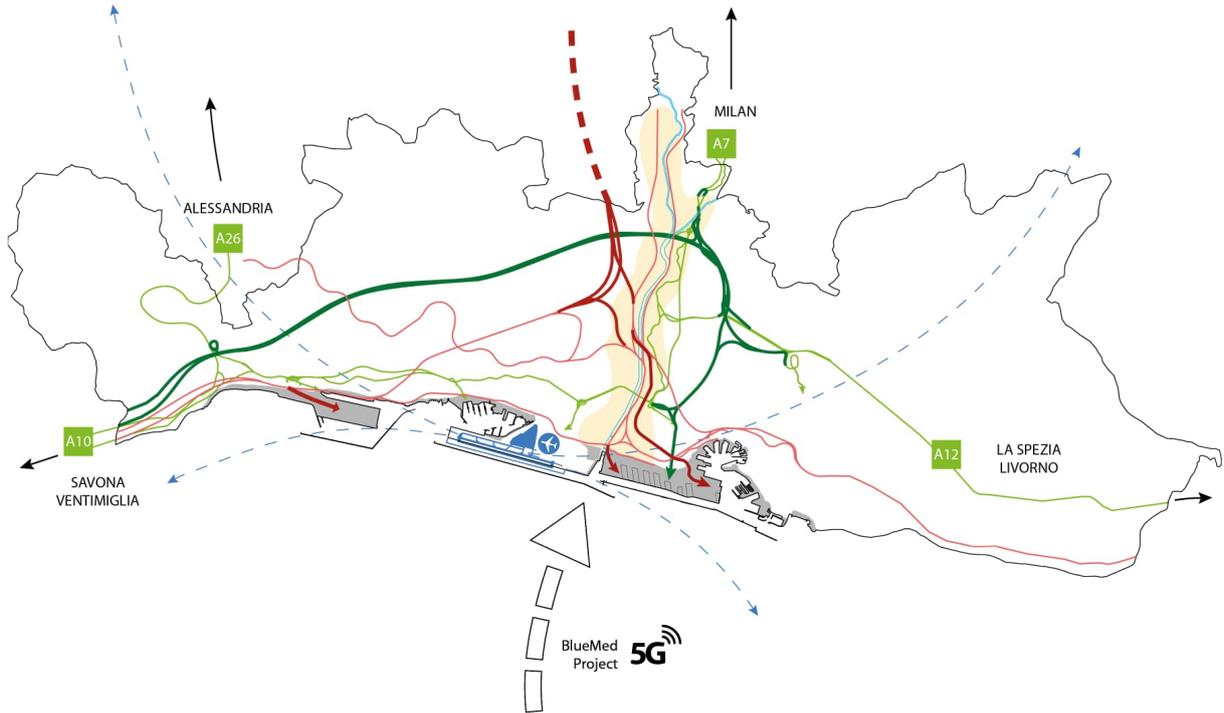
"Siamo partiti dall'idea di fare qualcosa per una zona che ha visto il crollo del ponte Morandi e che ha al suo interno diverse aree in disuso, sottoutilizzate e degradate. La nostra idea è quello di non procedere a macchia di leopardo, ma di avere un disegno complessivo. Quindi pensiamo all'insediamento di attività legate alla logistica, ma che siano ad elevato valore aggiunto. Nessun parcheggio o deposito di container, quindi, che peraltro comportano esternalità negative per i cittadini, bensì attività economiche legate alla lavorazione delle merci, che spesso sono insediate nelle vicinanze dei porti, anche se a Genova non è successo e si è dovuto ricorrere ad aree in altre regioni. Ad esempio a Barcellona è stato fatto qualcosa del genere, con l'arrivo di brand come Sony e Decathlon, con riguardo anche alla sostenibilità ambientale, poco o per niente impattanti e in grado di portare un grande volano per tutta l'economia del territorio, a partire dalla creazione di posti di lavoro. E questo rafforzerebbe anche la competitività del porto".

In che modo?

"Le compagnie attive nel trasporto merci sono sempre meno e sempre più forti, possono fare il bello e il cattivo tempo, magari portare altrove i traffici. Se invece le aziende di destinazione dei beni sono a Genova, in Valpolcevera, avrebbero un motivo in più per continuare a servirsi delle nostre banchine: perché andare altrove se lo spazio di lavorazione delle merci è lì? Occorre lavorare su entrambi i lati per creare un interesse reciproco".

C'è poi il tema delle infrastrutture digitali, di cui ultimamente si fa un gran parlare.

"Non è un caso. Una ventina di anni fa, in un momento di crisi con tempi di gestione insopportabili, era nato il sistema digitale del porto di Genova. Un'innovazione pionieristica. Ora siamo in un momento per certi versi simile, anche se per motivi diversi, e noto la stessa spinta: a breve avremo lo svincolo telematico delle merci e poi il sistema di preavviso di arrivo dei mezzi pesanti in porto. Una vivacità che ci fa ben sperare: le infrastrutture digitali possono aiutarci in modo determinante anche a sopperire le mancanze causate dai disagi che viviamo per le infrastrutture materiali".



«La logistica è prioritaria, serve svolta Industria 4.0»

Assemblea Confetra

Allarme di Nicolini sui nodi che ostacolano l'efficienza dei sistemi di trasporto

Servono campioni nazionali per presidiare gli interessi del Paese sui mercati globali

Marco Morino

«Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica». Guido Nicolini, presidente di Confetra (la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica che quest'anno festeggia i 75 anni), approfitta dell'assemblea annuale dell'associazione, svoltasi ieri a Roma, per lanciare un appello alle forze politiche: oggi più che mai serve una politica industriale per la logistica, una logistica 4.0 che - sul modello di Industria 4.0 - si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Dice Nicolini: «Non chiediamo sussidi. Non ci interessa sopravvivere. Chiediamo incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo e sostenibile delle nostre imprese». 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 aspetto fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio interna-

zionale e sui mercati globali.

Mancano degli autentici campioni logistici nazionali, che sappiamo reggere il confronto su scala globale e presidiare al meglio gli interessi economici del Paese. Si pensi alla Germania che schiera Dbschenker nel cargo ferroviario, il corriere espresso Dhl nelle spedizioni su strada e per via aerea, Eurokai nei terminal portuali, Hapag Lloyd come grande shipping line globale, Lufthansa Cargo leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale di quel Paese non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell'economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio e asset strategico nazionale. Si pensi alla Francia con la compagnia di navigazione Cma-Cma, al gruppo danese Dsv (terzo spedizioniere al mondo), ai cinesi di Cosco. Non a caso l'Italia è solo 19esima nel Logistic Performance Index della Banca Mondiale (prima di noi, Germania, Francia, Belgio, Regno Unito, Austria).

Spiega in sostanza Nicolini: senza la costruzione di un ambiente favorevole alla logistica, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Oc-

corre semplificare il quadro regolatorio che sovraintende le attività di trasporto merci, potenziare i nodi logistici (porti, interporti, terminal, raccordi ferroviari), promuovere l'intermodalità, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 11.000 imprese, un milione di addetti e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del Pil del Paese. Spesso si tende a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. In realtà non è così.

C'è da risolvere un problema dimensionale gigantesco. Circa l'85% delle imprese ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la transizione digitale rischia di essere un miraggio. Così come serve una vera transizione burocratica, prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Afferma Nicolini: «Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno sportello unico dei controlli, non solo doganali». Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, presente ai lavori, garantisce l'impegno del governo: «Entro la prossima primavera puntiamo a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi che frenano il settore, per accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento».



175 ANNI DI CONFETRA

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini; l'associazione è nata nel 1946

© CONFETRA - ASSOCIATION

La logistica resiste alla pandemia ma soffre per la carenza di autisti

Trasporto merci. Per anni sottovalutate, le attività collegate alla distribuzione dei beni hanno garantito la tenuta del Paese nell'emergenza. Ora però servono 17mila conducenti

Marco Morino

Nel nostro Paese la logistica (cioè l'insieme delle attività che concorrono al trasporto e alla consegna delle merci) è sempre stata figlia di un dio minore: ritenuta settore accessorio se non marginale per decenni dalla politica e dalla manifattura nazionali, anche se rappresenta il 9% del Pil. L'Italia è solo al 19° posto nel Logistics Performance Index della Banca Mondiale (al 1° posto c'è la Germania, che conta su campioni nazionali come Eurokai Contship, Dhl, Hapag Loyd, Lufthansa Cargo e Db Schenker). Eppure la logistica italiana ha numeri di tutto rispetto: circa 90mila imprese e più di 1 milione di lavoratori, di cui 347mila nell'autotrasporto. Il punto debole è rappresentato dalle dimensioni: il 90% delle imprese ha meno di 10 addetti. Si tratta di realtà spesso sottocapitalizzate, che non hanno la forza né la possibilità di investire nella trasformazione digitale e nella formazione.

L'anno 2020, però, ha segnato una svolta. Nell'emergenza sanitaria, la filiera della logistica è emersa in tutta la sua strategicità, al punto da essere definita «un servizio pubblico essenziale». Terminalisti portuali, interporti, imprese ferroviarie merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori del cargo aereo: ciascun



Intermodalità. Container sulle banchine del porto di Trieste in attesa di essere caricati sui convogli ferroviari. Lo scalo giuliano è un modello di integrazione mare-ferro

SOLUZIONI
L'idea di Confetra: accordi bilaterali tra governi e formazione direttamente all'estero

anello della catena logistica, rischiando in prima persona e con grande senso di responsabilità, ha garantito che le farmacie non restassero prive di farmaci, che i supermercati avessero gli scaffali pieni, i distributori non soffrissero la mancanza di carburante e gli ospedali fossero puntualmente riforniti con tutte le attrezzature mediche. Con la pandemia, i cittadini hanno compreso l'importanza della logistica, troppo a lungo snobbata.

Il superlavoro a cui è stata chiamata la logistica, dovuto anche al boom di consegne legato all'e-commerce, ha però messo in luce un'emergenza con cui il settore convive da anni: la carenza di autisti. Un'emergenza che colpisce in particolare l'autotraspor-

to, pilastro del sistema logistico italiano. A oggi, sono più di 5mila i conducenti di mezzi pesanti e di furgoni che mancano all'appello, in particolare nelle regioni del centro e nord Italia. Stima che è destinata a crescere, con una previsione per i prossimi anni di ben 17mila guidatori da assumere (e che al momento non si trovano). Per Confetra servono soluzioni innovative: accordi bilaterali tra governi e formazione direttamente all'estero. In Germania, per esempio, stanno portando le autoscuole nei Paesi in via di sviluppo. Formano autisti nelle Filippine e poi li assumono a Berlino. Sarà il caso di seguire l'esempio dei tedeschi?

Confetra Toscana presenta il convegno: "Emergenza Ultimo miglio e connessioni"

19 Nov, 2021

LIVORNO - "Emergenza Ultimo miglio e connessioni" è il titolo del convegno promosso da **Confetra Toscana**, che si tiene mercoledì **1 dicembre dalle ore 14,30** presso l'**Interporto Toscano Amerigo Vespucci – Guasticce, Collesalvetti**.

PROGRAMMA

Ore 14.30 Registrazione ospiti

Ore 15.00 **INTRODUCE**
Gloria Dari, presidente Confetra Toscana

INTERVENGONO

Luca Salvetti - sindaco di Livorno
Andrea Romano - componente commissione Trasporti Camera dei Deputati

TAVOLA

Modera Valeria Gassani - vice presidente Confetra Toscana

Partecipano:

Stefano Baccelli - assessore Infrastrutture Regione Toscana
Luciano Guerrieri - presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale
Barbara Bonciani - assessora al Porto e Integrazione Porto-Città Comune di Livorno
Piero Neri - presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara
Vincenzo Macello - responsabile Direzione Investimenti RF

CONCLUSIONI

Guido Nicolini, presidente Confetra
Teresa Bellanova, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili

Nel rispetto delle misure anti-assembramenti, è necessaria una conferma di partecipazione entro il 26 novembre alla Segreteria organizzativa. L'accesso al convegno è consentito solo con esibizione del Green Pass.

Da Confetra: un paese “Logistics friendly”

ROMA – Competizione del Paese è stato il tema principale dell’**Agorà 2021** di **Confetra**: logistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell’economia nazionale. Su questo punto, nessun dubbio da parte di tutti gli ospiti che – a vario titolo – hanno preso parte alla “due giorni” voluta dal presidente **Guido Nicolini** per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione, e riflettere su PNRR e futuro dell’Italia. È stato lo stesso presidente, nella sua relazione all’assemblea, a sottolineare quanto, in un’economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività globale, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio internazionale e sui mercati globali. Punto ripreso nei due interventi di inquadramento svolti, per la parte trasportistica da **Ennio Cascetta** e per la componente industriale da **Massimo Deandreis**, concordi nel sottolineare quanto logistica e manifattura debbano ripensarsi congiuntamente come un’unica filiera strategica in grado di proiettare i bisogni e le potenzialità del Paese nel Mondo. Necessariamente all’insegna della sostenibilità e della regionalizzazione delle catene del valore globali. Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra **Zeno D’Agostino**, presidente dell’Associazione Europea dei Porti, **Marcello Minenna** direttore di Dogane, **Vito Grassi** vice presidente nazionale di Confindustria, e con il contributo di **Fabrizio Dallari**. Tutti d’accordo su un punto: senza la costruzione di un ambiente Logistics friendly, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui. Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovrintende le attività di trasporto merci, dare competitività ed attrattività alle nostre “reti” ed ai nostri “hub”, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, 1 milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese. Infrastrutture, quindi, ma non solo. La presidente della Commissione Trasporti della Camera, **Raffaella Paita**, si è invece soffermata su come il Covid abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice: il Paese vuole rimettersi in cammino, ha voglia di crescere e di riprendersi il proprio futuro. La Logistica di questa stagione storica può e deve essere protagonista. **Nando Pagnoncelli** ha presentato un aggiornamento del focus sul sentiment degli italiani rispetto alla ripresa ed al PNRR, evidenziando quanto sia cresciuta in questo ultimo anno e mezzo la considerazione diffusa verso il Settore e la sua strategicità, ma anche quanto ci sia ancora da fare per dare definitivamente alla logistica il giusto peso economico nell’immaginario collettivo degli italiani.

Emergenza ultimo miglio e connessioni



LIVORNO – È reale l'**Emergenza ultimo miglio e connessioni**?

A questo interrogativo si cercherà di dare risposta nell'incontro organizzato da **Confetra Toscana**, il prossimo **1° Dicembre**, ospiti, a partire dalle 14.30, dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci.

Ad introdurre l'evento sarà la presidente Confetra Toscana **Gloria Dari** che lascerà poi la parola a **Luca Salvetti**, sindaco di Livorno e **Andrea Romano**, Componente commissione Trasporti Camera dei Deputati.

Valeria Gassani, vice presidente Confetra Toscana darà poi il via alla tavola rotonda che vedrà confrontarsi **Stefano Baccelli**, assessore Infrastrutture Regione Toscana, **Luciano Guerrieri**, presidente Autorità di Sistema portuale mar Tirreno settentrionale, l'assessora al Porto e Integrazione Porto-Città del Comune di Livorno **Barbara Bonciani**, **Piero Neri** presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara e **Vincenzo Macello**, responsabile

Direzione Investimenti Rfi.

Le conclusioni, intorno alle 16.30 saranno affidate al presidente Confetra **Guido Nicolini** e alla viceministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili **Teresa Bellanova**.

“Trieste scommette sul potenziamento dell’ultimo miglio ferroviario”

“La città ha sempre guardato a Oriente e credo che in parte continuerà a farlo”

Stefano Visiutin è presidente di **Confetra** Friuli Venezia Giulia e membro di diritto del comitato di presidenza di **Confetra** nazionale.

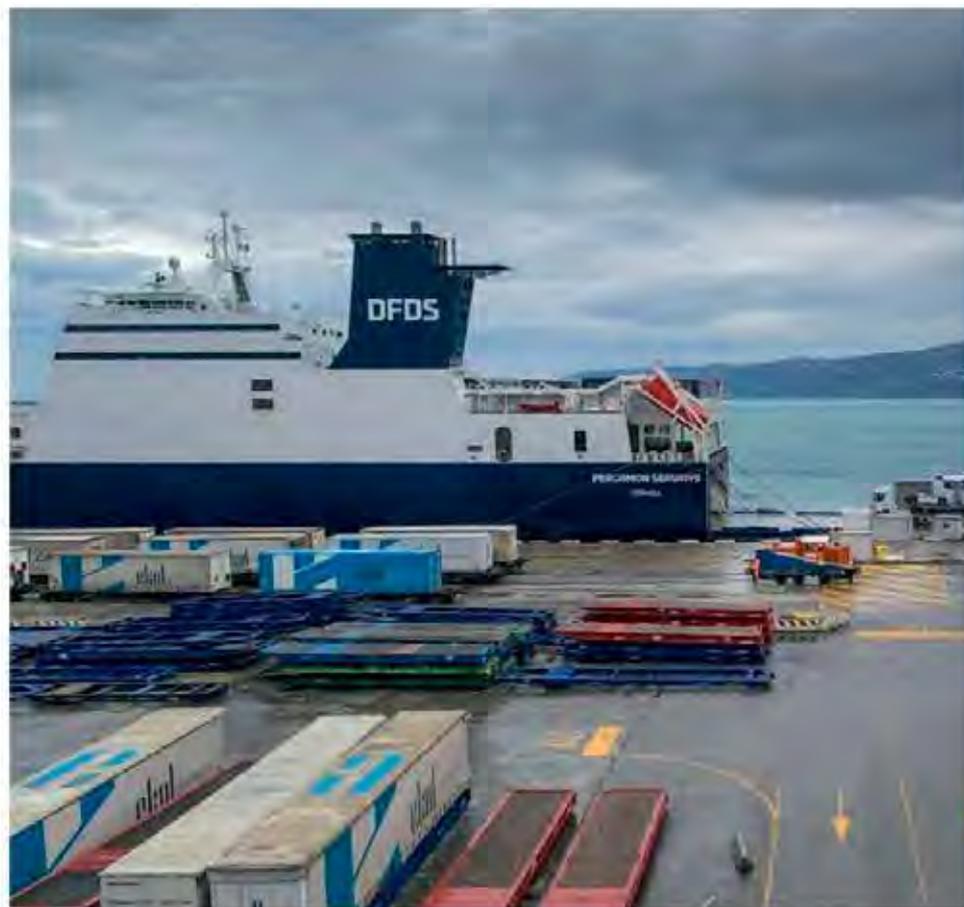
Dopo il periodo più buio della pandemia che ha colpito duramente l'intera economia a livello globale, come sta andando la ripresa dei traffici a Trieste?

«Direi che lo scalo sta vivendo un ottimo momento di crescita e questo grazie soprattutto a un sistema di collegamenti ferroviari per le merci che stanno permettendo alle nostre banchine di sfruttare al meglio questa fase di nuova crescita che arriva dopo i mesi più duri di pandemia. I porti, compreso quello di Trieste, non hanno mai smesso di lavorare anche durante il lockdown ma non dobbiamo mai dimenticare che il Covid ha duramente colpito buona parte dell'economia globale. Non era

scontato che arrivasse dal nostro comparto una reazione di questo tipo».

Quali sono le principali opportunità in arrivo dal Purr per lo scalo giuliano?

«Ci sono molti progetti che verranno portati a termine e consentiranno una nuova crescita. Il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario è certamente uno degli aspetti più rilevanti ai quali vanno aggiunti quelli che riguardano il cold ironing per le banchine dello scalo e la creazione di nuove infrastrutture per il rifornimento delle navi con nuovi carburanti di ultima generazione e meno inquinanti, a partire dal gas naturale liquefatto. Il nuovo accordo “Trieste & Monfalcone Blue Agreement”, firmato recentemente e che entrerà in vigore dal punto di vista operativo nelle prossime settimane, prevede che le navi già in fase di av-



Il porto di Trieste

vicinamento ai porti e all'ormeggio, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo e quindi con emissioni minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge, contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria nell'ambito urbano»

Quali sono le potenzialità di crescita dei traffici che inte-

ressano l'Oriente da qui ai prossimi anni?

«Trieste, per la sua posizione geografica, ha sempre guardato a Oriente e credo che in parte continuerà a farlo, anche e soprattutto grazie allo sfruttamento del trasporto su ferro che sta avendo uno sviluppo sino a poco tempo fa impensabile. Sono sem-

pre stati di fondamentale importanza anche i mercanti del Centro e dell'Est Europa con i quali lavoriamo ormai da anni quotidianamente. Allo stesso tempo, ritengo che si debbano allargare gli orizzonti con sempre maggiore insistenza anche su altri mercati che si affacciano sul Mediterraneo come, ad esem-

pio, l'intera area del Nord Africa: penso, ad esempio, all'Algeria».

Quindi, ritiene fondamentale lo sviluppo del trasporto su ferro rispetto ad altri asset?

«La ferrovia ha dato prova di essere essenziale per la crescita del nostro porto e la movimentazione delle merci. Qualche anno fa, però, non tutti avrebbero scommesso su uno sviluppo così veloce del trasporto su ferro. Di grande importanza è stato certamente l'accordo dello scorso aprile quando la Hamburger Hafen und Logistik Ag ha acquisito il 50,01% della Piattaforma logistica con un progetto di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 resi disponibili dall'Autorità di sistema portuale. In questo modo le nostre banchine sono diventate uno snodo centrale di scambio mare-ferro tra Europa e Far East. Ci sono ancora tanti margini di crescita e sono convinto che la nostra comunità portuale abbia tutte le carte in regola per coglierli a pieno. I 416 milioni di euro di fondi che il Pnrr ha stanziato per il porto di Trieste saranno la leva per almeno un altro mezzo miliardo di euro di investimenti da parte di privati e di soggetti terzi. Un moltiplicatore formidabile che garantirà al nostro scalo di rafforzare il suo ruolo come nodo logistico strategico per l'intera Europa Centro-Orientale».

Revocato lo sciopero dei corrieri Amazon nel Black Friday del 26 novembre - Accordo tra Assoespressi e sindacati

24 Nov, 2021

Roma - La paralisi delle consegne Amazon nella giornata del Black Friday, alla fine è stata scongiurata - I dipendenti delle imprese di logistica, trasporti e distribuzione che effettuano consegne per conto di Amazon, associate Assoespressi, vedono **revocato lo sciopero generale proclamato dai sindacati per il Black Friday del 26 novembre. Grazie all'accordo** raggiunto, oggi, tra Assoespressi (assistita Confetra) e CGIL, CISL e UIL settore trasporti, logistica e distribuzione.

Il presidente di Assoespressi, Bernardo Cammarata, ha espresso soddisfazione per l'accordo raggiunto che "coniuga le esigenze aziendali di competitività e di flessibilità con quelle di lavoro e di vita e dei lavoratori" - ha spiegato Cammarata - "In particolare viene disegnata un'organizzazione del lavoro che, pur se caratterizzata dalla flessibilità che necessariamente è connaturata alla distribuzione ultimo miglio, è volta a migliorare ulteriormente le condizioni del personale viaggiante dedicato alla consegna anche attraverso una progressiva riduzione dell'orario di lavoro stesso".

Per **Marrocco**, responsabile sindacale della Confetra, "l'accordo è l'ennesima dimostrazione di come il dialogo paghi sempre e consenta anche nei momenti più difficili di trovare punti di incontro tra posizioni apparentemente molto distanti tra loro. In questo senso devo dare atto alle Organizzazioni Sindacali di aver creduto come noi nella possibilità di un'intesa che segna una svolta nella distribuzione ultimo miglio della filiera Amazon".

Fuochi: “La logistica cresce, ma in Italia serve una nuova cultura della formazione”

“Purtroppo vi sono poche scuole che offrono formazione nel settore logistico e delle spedizioni internazionali”

“Logwin è una società di trasporti internazionali presente in tutto il mondo. Il fatturato globale del gruppo è di oltre 1,2 billion ed impiega oltre 4.200 persone in Paesi In Italia siamo presenti a Milano con una filiale che impiega 35 persone” dice Riccardo Fuochi, presidente Logwin Air Ocean (Italia) srl.

Che cosa pensa dei progetti finanziati grazie al Pnrr?

“I fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) sono un’occasione unica e irripetibile per far fare all’Italia quel salto di qualità necessario a fronteggiare la concorrenza dei colossi internazionali. Le infrastrutture da sole non bastano, occorre intervenire nel digitale, cioè l’informatizzazione e la semplificazione della burocrazia. I fondi sono importanti ma ancor di più’ è importante che vengano gestiti da persone competenti, con tempistiche certe e nell’ambito di un piano strategico a livello nazionale. Occorre anche sensibilizzare le aziende che la spedizione Franco Fabbrica rappresenta una perdita di valore e competitività per la logistica Italiana che sarà in una condizione di sudditanza rispetto ai competitors internazionali”.

Quali sono, a suo avviso, le prospettive dell’Adriatico nel prossimo futuro?

“I porti dell’Adriatico hanno una grande potenzialità, ma devono far sistema e sviluppare i propri servizi e specializzazioni in un sistema portuale integrato e coordinato”.

Quali sono i principali vantaggi che offre oggi la vostra posizione geografica?

“La posizione del nostro territorio è assolutamente strategica anche in vista di un possibile fenomeno di reshoring delle aziende. L’Italia è poi la piattaforma ideale per diventare il centro logistico di redistribuzione delle merci in Europa e nel Mediterraneo”.

Quanto pesa il fattore ambiente nella vostra attività?

“La logistica è estremamente sensibile al fattore ambientale. Un numero sempre maggiore di aziende si sta dotando di mezzi elettrici, o poco inquinanti, si rende autosufficiente da un punto di vista energetico. Le procedure vengono adeguate ottimizzando la movimentazione delle merci mediante un processo di riduzione di spazio/tempo”.

E quanto pesa la formazione?

“La formazione è un elemento essenziale in quanto vi è sempre più la necessità di inserire nell’organico persone preparate professionalmente... Purtroppo in Italia vi sono poche scuole che offrono formazione nel settore logistico e delle spedizioni internazionali. Oltretutto la logistica è un settore in continua crescita, in grado di generare nuovi posti di lavoro. L’integrazione tra l’attività tradizionale e l’evoluzione tecnologica fa sì che vengano richieste risorse con una buona conoscenza dei sistemi informatici e di comunicazione”.

Black Friday: revocato lo sciopero del 26 novembre

Siglato oggi l'accordo per la distribuzione di Amazon tra Assoespressi (Confetra) e le federazioni della logistica di Cgil, Cisl e Uil

Milano – Tra Assoespressi, assistita dalla Confetra, e le federazioni del settore trasporti, logistica e distribuzione di Cgil, Cisl e Uil è stato sottoscritto oggi un accordo per le imprese di consegna che collaborano con Amazon. E' stato quindi revocato lo sciopero proclamato per il Black Friday del 26 novembre.

Soddisfazione per l'intesa raggiunta è stata espressa dal presidente di Assoespressi, **Bernardo Cammarata** secondo cui "l'accordo coniuga le esigenze aziendali di competitività e di flessibilità con quelle di lavoro e di vita e dei lavoratori. In particolare viene disegnata un'organizzazione del lavoro che, pur se caratterizzata dalla flessibilità che necessariamente è connaturata alla distribuzione ultimo miglio, è volta a migliorare ulteriormente le condizioni del personale viaggiante dedicato alla consegna anche attraverso una progressiva riduzione dell'orario di lavoro stesso."

Per Marrocco, responsabile sindacale della Confetra, "l'accordo è l'ennesima dimostrazione di come il dialogo paghi sempre e consenta anche nei momenti più difficili di trovare punti di incontro tra posizioni apparentemente molto distanti tra loro. In questo senso devo dare atto alle Organizzazioni Sindacali di aver creduto come noi nella possibilità di un'intesa che segna una svolta nella distribuzione ultimo miglio della filiera Amazon"

Confetra Piemonte: “Mettere a fuoco la funzione logistica e trasportistica regionale”

Sono i temi che saranno affrontati in occasione dell’assemblea dell’associazione con l’onorevole Davide Gariglio e gli assessori regionali Marco Gabusi e Andrea Tronzano

Torino – “La nostra regione deve mettere a fuoco una sua funzione logistica e trasportistica distintiva. Le relazioni con i porti liguri, le interazioni con l’area logistica milanese, la funzione strategica dei suoi interporti, il rilancio di Caselle, il completamento della Torino – Lione (*nella foto*) nell’ambito del Corridoio Lisbona – Kiev: tutto ciò deve divenire un unico grande disegno volto a collocare il Piemonte in posizione competitiva rispetto ai grandi flussi che caratterizzano l’economia oggi”.

A dichiararlo è la presidente di Confetra Piemonte, **Ivana Corroppoli**, presentando l’evento “**Risorgimento 2.0**“, titolo scelto da **Confetra Piemonte** per la sua assemblea di venerdì 26 novembre.

Evento – ha aggiunto la presidente – che “denuncerà anche le tante cose che non vanno e non ci piacciono: la recente riforma del **Codice della Strada** sui trasporti fuori sagoma e l’incremento dei pedaggi per passare il Frejus, tanto per citare due esempi”.

All’appuntamento, che sarà introdotto dalle relazioni di inquadramento di **Roberto Zucchetti** e **Dario Aponte**, interverranno tutti i vertici confederali espressione del territorio: Gabriele Di Marzio (Fedit), Alessandro Albertini (Anama Fedespedi), Umberto Ruggerone (Assologista). Molto atteso l’intervento di Paolo Fioletta, presidente della CIG Italia-Francia per la Torino Lione. Spazio poi al confronto politico ed istituzionale con i contributi degli Assessori Regionali Marco Gabusi (Infrastrutture e Trasporti) ed Andrea Tronzano (Attività Produttive), e con la presenza dell’On Davide Gariglio.

Sarà presente anche il presidente di Confetra **Guido Nicolini**: “Chiudiamo l’anno forti anzitutto della vitalità organizzativa e politica dei nostri territori. Il mese scorso a Genova con Confetra Liguria, oggi a Torino, il prossimo 1° dicembre a Livorno con Confetra Toscana. C’è un nuovo protagonismo associativo, c’è un bisogno diffuso di discutere e di confrontarsi, c’è voglia di interagire con le Istituzioni locali per presentare idee e modelli integrati di sviluppo locale per l’intero Settore. Faremo ogni sforzo per alimentare questo straordinario esercizio di partecipazione e democrazia economica che sta accompagnando, fortunatamente, la stagione di ripresa che il Paese sta vivendo”.

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

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

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

scambio in associazione serve quindi a questo? Esattamente. Io sono entrato in Assologistica venti anni fa per cercare di capire le dinamiche del settore in cui si stava sviluppando la mia carriera lavorativa. Lei è anche consulente del Gruppo Logistica Trasporti ed Economia del Mare di Confindustria, Presidente della Commissione innovazione digitale di **Confetra** e membro del Freight Leaders Council. Si sta chiedendo perché tutto questo? Non sarebbe la prima a farmi questa domanda. E la sua risposta è sempre la stessa? Sì. Tutto serve per comprendere i meccanismi di un settore complesso. Partecipare a realtà diverse, tra cui, a volte, ci sono anche delle idiosincrasie permette di creare degli spazi, aprire delle opportunità di incontro. Sulla base di queste premesse, quali sono gli obiettivi del suo mandato? Non ho mai voluto essere un presidente "da convegni" per questo ho definito un programma coinvolgendo l'attuale squadra di vicepresidenti (Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, A n d r e a G e n t i l e ,

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

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

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

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

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

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

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

Tra Livorno e Tunisia il gemellaggio del mare

LINK: <https://iltirreno.gelocal.it/livorno/cronaca/2021/11/25/news/tra-livorno-e-tunisia-il-gemellaggio-del-mare-1.40962814>

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

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

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

commerciali tra le due sponde del Mediterraneo. «La giornata di oggi - ha dichiarato Barbara Bonciani - è il punto di partenza di un percorso proficuo di collaborazione che le due comunità intendono ulteriormente sviluppare nella prospettiva di un partenariato più forte tra l'Europa e il continente africano». Ora in Homepage

Trovato morto a 46 anni dalla mamma: «Claudio era affabile e bravissimo»

Stefano Taglione Trovato morto in casa a 72 anni dopo giorni: dramma in via Albertelli

Le scale del tribunale con le scarpe rosse: «Dedicate alle donne che sono state uccise»

Stefano Taglione LE NOSTRE INCHIESTE Nel risiko di Mps altre 50 filiali a rischio chiusura 614 già cancellate

Cristiano Pellegrini Eventi I love Lego: i lettori del Tirreno al Palp di Pontedera con lo sconto

Le mostre imperdibili: I love Lego

Redazione Scriveteci Rss/XML Pubblicità Privacy Gruppo SAE (SAPERE AUDE EDITORI) S.p.A., Viale Vittorio Alfieri n. 9 - 57124 Livorno - P.I. 01954630495

I diritti delle immagini e dei

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

Logistica

Sono trasporti eccezionali ma anche responsabili quelli del comparto siderurgico

FITE interrompe il blocco spontaneamente anche prima della risoluzione positiva della vertenza in atto. Storti (Trasporti Pesanti): "Abbiamo interrotto lo stato di agitazione e astensione dai servizi, ma adesso urge un tavolo di confronto tra imprese, committenti e istituzioni"

di Angelo Scorza

È stato revocato ieri lo stato di agitazione e astensione dai servizi in corso da una decina di giorni presso il comparto dell'autotrasporto di prodotti siderurgici, dopo la clamorosa e a prima vista iniqua misura adottata dal governo poche settimane fa sui limiti di peso accettati secondo il recente DL Infrastrutture, in vigore dall'11 novembre.

A darne notizia a *Ship2Shore* sono, tra gli altri, Elvezio e Stefano Storti, titolari della Trasporti Pesanti di Piadena (Cremona), una delle maggiori società in Italia che supportano la logistica delle acciaierie, associata a FITE Federazione Italiana Trasporti Eccezionali (a sua volta affiliata a Confetra) diventata rapidamente dalla sua costituzione un punto di riferimento associativo della speciale categoria, che ha diffuso un comunicato stampa al riguardo.

"La modifica dell'art. 10 comma 2bis del Codice della Strada ha improvvisamente determinato una confusione normativa, creando incertezze sulla validità dei permessi in



essere e ulteriori disagi (rispetto a quelli già esistenti, come la carenza di autisti e mezzi ad esempio) per le imprese di autotrasporto che così hanno dovuto sospendere l'attività; la modifica infatti ci mette a rischio di chiusura, con conseguente grave impatto occupazionale, non solo per noi autotrasportatori ma anche per le altre imprese della filiera siderurgica" è la premessa della protesta inscenata da FITE, la quale tuttavia ha voluto esprimere il massimo senso di responsabilità in una fase così delicata per tutto il Paese. "La revoca del blocco confida in una auspicata urgente politica di confronto – fra vettori, committenti e istituzioni – cui è propedeutico il rapido avvio di un tavolo tecnico a tre con l'obiettivo primario di poter operare in condizioni agevoli e organizzate al più presto" conclude la nota, lanciando tuttavia un monito inequivocabile al potere legislativo. "Ogni decisione che verrà assunta dal legislatore sarà valutata attentamente per evitare ulteriori disagi e difficoltà a tutta la filiera".

Ma non è stata solo FITE, peraltro, a partecipare alla manovra di sciopero indetto a partire dalla mezzanotte del 14 novembre (e fino alla risoluzione positiva della vertenza in atto, si anticipava) da una "categoria costretta

ad astenersi dal servizio, salvaguardando i committenti, i caricatori e tutta la filiera del trasporto", perché ad esso si sono allineati praticamente tutti i membri associati alle altre due "targhe datoriali – ma pare anche quelli non iscritti ad alcuna associazione ufficiale – ovvero la primigenia AITE Associazione Italiana Trasporti Eccezionali e la territoriale TEA Trasportatori Eccezionali Associati, per una volta una voce non fuori dal coro, ma anzi apparente apripista dell'iniziativa.

I motivi della ruvida presa di posizione sono arcinoti: il DL Infrastrutture, approvato il 4 novembre in Senato e convertito in legge il 9 novembre, ha ridotto il limite di peso dei trasporti eccezionali – fatto salvo il caso che si trasporti un unico pezzo indivisibile – rispetto a quanto già in vigore, introducendo la categoria delle 5 assi e unificando quella delle 6-8 assi, riducendo così la massa per i complessi di veicoli a 8 assi dalle 108 a 86 tonnellate, come segue: limite di 38 tonnellate per i veicoli isolati a 3 assi (come già stabilito); limite di 48 tonnellate per i veicoli isolati a 4 assi (come già stabilito); limite di 72 tonnellate per i complessi di veicoli a 5 assi (novità); limite di 86 tonnellate per i complessi di veicoli a 6 o più assi (come già stabilito per le 6 assi, ridotto di 22 tonnellate per le 8 assi).

Anche la proroga dell'avvio dei controlli radiometrici nel dl Super Green Pass

Il decreto legge che potenzia le misure di contenimento della pandemia da Covid-19 – approvato ieri sera in Consiglio dei Ministri – contiene anche una nuova proroga in extremis dell'entrata in vigore della nuova normativa relativa ai controlli radiometrici sulle merci in import in Italia. La scadenza, che dopo una serie di rinvii [era fissata per il 30 novembre](#), è stata infatti rimandata a fine anno, precisamente dall'articolo 9 del provvedimento che l'ha ora fissata al 31 dicembre 2021.

Nei giorni scorsi era stata tra gli altri Confetra a chiedere un intervento in materia. La confederazione si era rivolta in particolare al titolare del Mite, Roberto Cingolani, chiedendo una proroga dell'introduzione delle disposizioni stabilite dal decreto legislativo n.101/2020, in attesa che la nuova disciplina dei controlli sia stabilita tramite decreto interministeriale dallo stesso dicastero della Transizione Ecologica, con la definizione dell'elenco dei prodotti cui dovrà essere applicata.

Come evidenziato in passato dalla stessa Confetra, in assenza di un provvedimento di questo tipo i controlli si sarebbero estesi a circa “il 70-80% delle merci” in arrivo in Italia, ovvero “a gran parte delle tipologie di prodotti metallici e semimetallici – dalle viti ai bottoni” con effetti che, per usare invece le parole di Fedespedi, sarebbero stati quelli di una “tempesta perfetta” su porti e aeroporti italiani.

Il decreto legislativo n.101/2020, entrato in vigore il 27 agosto 2020, aveva aggiornato una serie di disposizioni sui controlli che devono essere eseguiti delle dogane al momento delle importazioni di prodotti potenzialmente radioattivi, stabilendo l'avvio delle stesse verifiche dopo 120 giorni (ossia il successivo 26 dicembre 2020). Avvio che è stato via via sventato da un serie di proroghe che, compresa quest'ultima, hanno ormai rimandato la scadenza di oltre un anno.

Lo scorso 16 novembre, in occasione dell'Agorà di Confetra tenutasi a Roma, il direttore generale dell'Agenzia delle Entrate e dei Monopoli, Marcello Minenna, aveva preannunciato la necessità di una proroga rispetto alla scadenza del 30 novembre nonostante da mesi la questione sia stata affrontata. “Il testo è stato svincolato già a fine maggio; poi è successo qualcosa” sono state le parole di Minenna per spiegare che già dalla scorsa primavera è stata messa mano al problema con l'elaborazione di un intervento normativo dedicato che, però, non riesce a fare passi avanti. “Manca ancora qualcosa per il necessario passaggio a livello europeo” aveva aggiunto, precisando come “il procedimento che porta a Bruxelles” richieda “30 giorni” e per questo un ulteriore rinvio era a tutti gli effetti inevitabile se non si voleva paralizzare, come detto, porti e aeroporti.

Forum dello Shipping, appuntamento a Genova il 14 dicembre: ecco come iscriversi

Tra i relatori Stefano Messina, Rodolfo Giampieri, Pasqualino Monti, Paolo Signorini, Mario Sommariva, Luigi Merlo, Alessandro Santi, Guido Nicolini, Davide Falteri

Genova – “Dal Green Deal al PNRR: la logistica motore della ripresa”: sono aperte le iscrizioni all’ottava edizione del Forum “**Shipping and Intermodal Transport**”, in programma il prossimo 14 dicembre all’Acquario di Genova.

L’evento si svolgerà sia in presenza (Green pass obbligatorio e capacità dell’auditorium ridotta) sia in streaming, per consentire a tutti di seguire i lavori.

Due le sessioni di lavoro. La prima è intitolata “**E’ tempo di cambiare: la nuova era dei porti / Così l’Europa e il mercato obbligano a ripensare la portualità italiana**”. Moderatori: Gian Enzo Duci, professore Università degli Studi di Genova e Simone Gallotti, giornalista Il Secolo XIX. Panelist: Paolo Emilio Signorini, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale; Pasqualino Monti, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale; Mario Sommariva, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Pino Musolino, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale; Rodolfo Giampieri, Presidente Assoportisti; Fulvio Lino Di Blasio, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale.

La seconda “**I mesi della ripartenza: il ruolo dello shipping / Superare la pandemia investendo sui trasporti: missione possibile?**”. Moderatore: Paolo Moretti, CEO Rina Services. Panelist: Alessandro Albertini, presidente ANAMA; Stefano Messina, presidente Assarmatori; Luigi Merlo, presidente Federlogistica; Guido Nicolini, presidente Confetra; Alessandro Santi, presidente Federagenti.

Le sessioni saranno introdotte da **Luca Ubaldeschi, direttore del Secolo XIX**, e dai saluti di **Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria**.

VIABILITÀ | 27 novembre 2021, 17:47

Astra Cuneo al dibattito di Confetra sul futuro delle infrastrutture in Piemonte



Il presidente Diego Pasero e il segretario Guido Rossi



L'assessore regionale Andrea Tronzano e i presidenti Diego Pasero (Astra Cuneo), Guido Nicolini (Confetra nazionale)

“È stato messo in luce come la nostra regione e, di conseguenza la nostra provincia, abbia l'urgente necessità di ridefinire la propria posizione distintiva nel campo della logistica e dei trasporti, per non restare tagliata fuori dai grandi flussi dell'economia odierna”.

Queste le parole di Diego Pasero, presidente di Astra Cuneo, a margine dell'assemblea annuale di Confetra Piemonte, tenutasi venerdì 26

di Confetra Piemonte, hanno preso parte Guido Nicolini, presidente di Confetra nazionale, Marco Gabusi, assessore regionale ai Trasporti, Infrastrutture e Opere pubbliche e Andrea Tronzano, assessore alle Attività produttive della Regione Piemonte.

“Durante l’assemblea è stato affrontato anche l’annoso tema del completamento dell’autostrada Asti-Cuneo, tratta di fondamentale importanza in questo contesto di ridefinizione e risorgimento delle infrastrutture della nostra regione, soprattutto per la provincia di Cuneo, ma non solo”, continua Pasero.

Dopo l’introduzione della presidente di Confetra Piemonte, che ha messo in luce i problemi attuali della regione, a partire dalla recente riforma del Codice della Strada sui trasporti fuori sagoma e l’incremento dei pedaggi per utilizzare il Frejus, è stato dato spazio alle relazioni preliminari di Dario Aponte, consulente in mobilità, trasporti e logistica della task force infrastrutture Confetra e di Roberto Zucchetti, economista e docente della facoltà di Economia dei trasporti e infrastrutture dell’Università Bocconi di Milano.

Si è poi entrati nel vivo della tavola rotonda che ha messo in luce il bisogno di discutere, confrontarsi e interagire con le istituzioni per presentare idee e modelli integrati di sviluppo locale per il settore dei trasporti.

Sono intervenuti tutti i vertici confederali espressione del territorio piemontese: Alessandro Albertini (Anama Fedespedi), Gabriele Di Marzio (Fedit), Umberto Ruggerone (Assologistica), Paolo Foietta (CIG Italia-Francia per la Torino-Lione) e l’onorevole Davide Gariglio (Commissione

CONFETRA TOSCANA ALL'INTERPORTO VESPUCCI

Quell'ultimo, dannato miglio

Un dibattito sulle connessioni dei porti alle grandi reti trasportistiche su gomma e ferro



LIVORNO – L'ultimo miglio prima di arrivare alle banchine: croce e delizia di quasi tutti i porti storici, dove le banchine sono circondate (segue a pagina 8)

Quell'ultimo, dannato miglio

dalle città e spesso raggiungerle via terra è un calvario per i mezzi sia su gomma che su ferro. L'ultimo miglio sarà tema di un importante incontro organizzato da Confetra Toscana per lunedì 1° dicembre dalle 14,30 all'interporto Vespucci di Guastalle, alla periferia di Livorno. La presidente di Confetra Toscana Gloria Dari, introdurrà il tema "Emergenza ultimo miglio e connessioni. Ecco il programma dei lavori.

Ore 14,30 – Registrazione ospiti.

Ore 15,00 – Introduce: Gloria Dari, presidente Confetra Toscana.

Intervengono: Luca Slavetti, sindaco di Livorno; Andrea Romano, componente Commissione Trasporti Camera dei Deputati; Valeria Gassani, vice presidente Confetra Toscana. Modera la Tavola rotonda con: Stefano Baccelli, assessore Infrastrutture Regione Toscana; Luciano Guerrieri, presidente Autorità

di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale; Barbara Bonciani, assessora al Porto e Integrazione Porto Città Comune di Livorno; Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara; Vincenzo Macello, responsabile Direzione Investimenti RFI.

Ore 16,30 – Conclusioni: Guido Nicolini, presidente Confetra; Teresa Bellanova, viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Visintin: “Trieste scommette sul potenziamento dell’ultimo miglio ferroviario”

“La città ha sempre guardato a Oriente e credo che in parte continuerà a farlo”

Stefano Visintin è presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia e membro di diritto del comitato di presidenza di Confetra nazionale.

Dopo il periodo più buio della pandemia che ha colpito duramente l’intera economia a livello globale, come sta andando la ripresa dei traffici a Trieste?

«Direi che lo scalo sta vivendo un ottimo momento di crescita e questo grazie soprattutto a un sistema di collegamenti ferroviari per le merci che stanno permettendo alle nostre banchine di sfruttare al meglio questa fase di nuova crescita che arriva dopo i mesi più duri di pandemia. I porti, compreso quello di Trieste, non hanno mai smesso di lavorare anche durante il lockdown ma non dobbiamo mai dimenticare che il Covid ha duramente colpito buona parte dell’economia globale. Non era scontato che arrivasse dal nostro comparto una reazione di questo tipo».

Quali sono le principali opportunità in arrivo dal Pnrr per lo scalo giuliano?

«Ci sono molti progetti che verranno portati a termine e consentiranno una nuova crescita. Il potenziamento dell’ultimo miglio ferroviario è certamente uno degli aspetti più rilevanti ai quali vanno aggiunti quelli che riguardano il cold ironing per le banchine dello scalo e la creazione di nuove infrastrutture per il rifornimento delle navi con nuovi carburanti di ultima generazione e meno inquinanti, a partire dal gas naturale liquefatto. Il nuovo accordo “Trieste & Monfalcone Blue Agreement”, firmato recentemente e che entrerà in vigore dal punto di vista operativo nelle prossime settimane, prevede che le navi già in fase di avvicinamento ai porti e all’ormeggio, utilizzino un combustibile a basso tenore di zolfo e quindi con emissioni minori di quello che sarebbe normalmente ammesso dalla legge, contribuendo al miglioramento della qualità dell’aria nell’ambito urbano»

Quali sono le potenzialità di crescita dei traffici che interessano l’Oriente da qui ai prossimi anni?

«Trieste, per la sua posizione geografica, ha sempre guardato a Oriente e credo che in parte continuerà a farlo, anche e soprattutto grazie allo sfruttamento del trasporto su ferro che sta avendo

uno sviluppo sino a poco tempo fa impensabile. Sono sempre stati di fondamentale importanza anche i mercanti del Centro e dell'Est Europa con i quali lavoriamo ormai da anni quotidianamente. Allo stesso tempo, ritengo che si debbano allargare gli orizzonti con sempre maggiore insistenza anche su altri mercati che si affacciano sul Mediterraneo come, ad esempio, l'intera area del Nord Africa: penso, ad esempio, all'Algeria».

Quindi, ritiene fondamentale lo sviluppo del trasporto su ferro rispetto ad altri asset?

«La ferrovia ha dato prova di essere essenziale per la crescita del nostro porto e la movimentazione delle merci. Qualche anno fa, però, non tutti avrebbero scommesso su uno sviluppo così veloce del trasporto su ferro. Di grande importanza è stato certamente l'accordo dello scorso aprile quando la Hamburger Hafen und Logistik Ag ha acquisito il 50,01% della Piattaforma logistica con un progetto di oltre 150 milioni di euro, dei quali 99 resi disponibili dall'Autorità di sistema portuale. In questo modo le nostre banchine sono diventate uno snodo centrale di scambio mare-ferro tra Europa e Far East. Ci sono ancora tanti margini di crescita e sono convinto che la nostra comunità portuale abbia tutte le carte in regola per coglierli a pieno. I 416 milioni di euro di fondi che il Pnrr ha stanziato per il porto di Trieste saranno la leva per almeno un altro mezzo miliardo di euro di investimenti da parte di privati e di soggetti terzi. Un moltiplicatore formidabile che garantirà al nostro scalo di rafforzare il suo ruolo come nodo logistico strategico per l'intera Europa Centro-Orientale».

Astra Cuneo presente al dibattito di Confetra sul futuro delle infrastrutture piemontesi

Comunicato Stampa - 28 Novembre 2021 - 15:00



“È stato messo in luce come la nostra regione e, di conseguenza la nostra provincia, abbia l’urgente necessità di ridefinire la propria posizione distintiva nel campo della logistica e dei trasporti, per non restare tagliata fuori dai grandi flussi dell’economia odierna”. Queste le parole di **Diego Pasero**, presidente di **Astra Cuneo**, a margine dell’**assemblea annuale di Confetra Piemonte**, tenutasi venerdì 26 novembre a Torino, a cui ha preso parte insieme al segretario di Astra Cuneo, Guido Rossi. Al convegno dal titolo “Obiettivo Piemonte: risorgimento 2.0. Logistica e infrastrutture per rinascere”, introdotto da Ivana Corroppoli, presidente di Confetra Piemonte, hanno preso parte Guido Nicolini, presidente di Confetra nazionale, **Marco Gabusi, assessore regionale ai Trasporti, Infrastrutture e Opere pubbliche** e Andrea Tronzano, assessore alle Attività produttive della Regione Piemonte.

“Durante l’assemblea è stato affrontato anche l’annoso tema del completamento dell’autostrada Asti-Cuneo, tratta di fondamentale importanza in questo contesto di ridefinizione e risorgimento delle infrastrutture della nostra regione, soprattutto per la provincia di Cuneo, ma non solo”, continua Pasero.

Dopo l’introduzione della presidente di Confetra Piemonte, che ha messo in luce i **problemi attuali della regione**, a partire dalla recente riforma del Codice della Strada sui trasporti fuori sagoma e l’incremento dei pedaggi per utilizzare il Frejus, è stato dato spazio alle relazioni preliminari di Dario Aponte, consulente in mobilità, trasporti e logistica della task force infrastrutture Confetra e di Roberto Zucchetti, economista e

docente della facoltà di Economia dei trasporti e infrastrutture dell'Università Bocconi di Milano.

Si è poi entrati nel vivo della **tavola rotonda che ha messo in luce il bisogno di discutere, confrontarsi e interagire con le istituzioni** per presentare idee e modelli integrati di sviluppo locale per il settore dei trasporti. Sono intervenuti tutti i vertici confederali espressione del territorio piemontese: Alessandro Albertini (Anama Fedespedi), Gabriele Di Marzio (Fedit), Umberto Ruggerone (Assologistica), Paolo Foietta (CIG Italia-Francia per la Torino-Lione) e l'onorevole Davide Gariglio (Commissione Trasporti).

Confetra Toscana "Ultimo Miglio: porti, inland terminal, interporti, aree industriali, urge connessione"

LIVORNO - "Emergenza Ultimo miglio e connessioni per i porti, connessioni al palo. Confetra Toscana chiama a raccolta porti, interporti, retroporti, spedizionieri, autotrasportatori, operatori ferroviari. " è il titolo dell'Assemblea pubblica di Confetra Toscana che si riunisce mercoledì 1 dicembre dalle ore 14,30 presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci – Guasticce, Collesalveti - **Conclude la vice ministro al MIMS Teresa Bellanova.**

"Non possiamo più attendere" ha commentato la **presidente Gloria Dari "un territorio oggi è logisticamente competitivo, se connesso. Porti, inland terminal, interporti, aree industriali: urge una rete di assi viari e tracce ferroviarie** che renda la costa toscana un vero hub logistico al servizio dello sviluppo economico del territorio. Oggi siamo ben lontani da un simile disegno organico, e dedichiamo troppo tempo a discutere di singoli interventi, lato terra o lato mare, che in tale contesto non produrrebbero comunque gli effetti economici sperati".

Questo il cuore del tema su cui si confronteranno l'assessore Baccelli, il sindaco Salvetti, l'assessore Bonciani, il responsabile investimenti RFI Macello, il presidente degli industriali di Livorno Neri, il presidente della AdSP Livorno Piombino Guerrieri. Interverranno Guido Nicolini, Andrea Romano, Teresa Bellanova. Coordina Valeria Gassani.

PROGRAMMA

Ore 14.30 Registrazione ospiti

Ore 15.00
Gloria Dari, presidente Confetra Toscana

INTRODUCE

INTERVENGONO

Luca Salvetti - sindaco di Livorno
Andrea Romano - componente commissione Trasporti Camera dei Deputati

TAVOLA

Modera Valeria Gassani - vice presidente Confetra Toscana

ROTONDA

Partecipano:

Stefano Baccelli - assessore Infrastrutture Regione Toscana
Luciano Guerrieri - presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale

Barbara Bonciani - assessora al Porto e Integrazione Porto-Città Comune di Livorno
Piero Neri - presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara
Vincenzo Macello - responsabile Direzione Investimenti RF

CONCLUSIONI

Guido Nicolini, presidente Confetra
Teresa Bellanova, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili

Nel rispetto delle misure anti-assembramenti, è necessaria una conferma di partecipazione entro il 26 novembre alla Segreteria organizzativa. L'accesso al convegno è consentito solo con esibizione del Green Pass.

Confetra Toscana: “Non possiamo più attendere”



LIVORNO – “Non possiamo più attendere: un territorio oggi è logisticamente competitivo, se connesso”. Ne è fortemente convinta **Gloria Dari**, presidente di **Confetra Toscana** che presenta l’assemblea del 1° Dicembre: “Porti, inland terminal, interporti, aree industriali: urge una rete di assi viari e tracce ferroviarie che renda la costa toscana un vero hub logistico al servizio dello sviluppo economico del territorio. Oggi siamo ben lontani da un simile disegno organico, e dedichiamo troppo tempo a discutere di singoli interventi, lato terra o lato mare, che in tale contesto non produrrebbero comunque gli effetti economici sperati”.

Al suo messaggio si associa anche il presidente nazionale **Guido Nicolini** che parla di “connessioni al palo”.

Confetra Toscana dunque chiama a raccolta porti, interporti, retroporti, spedizionieri, autotrasportatori, operatori ferroviari che si confronteranno sui temi caldi, il tutto chiuso dalla viceministra alle Infrastrutture **Teresa Bellanova**.

La tavola rotonda coordinata dalla vicepresidente di Confetra Toscana **Valeria Gassani**, vedrà la partecipazione di **Andrea Romano**, della Commissione trasporti della Camera, dell'assessore regionale **Stefano Baccelli**, il sindaco di Livorno **Luca Salvetti**, l'assessore comunale al Porto **Barbara Bonciani**, il responsabile investimenti RFI **Vincenzo Macello**, il presidente degli industriali di Livorno **Piero Neri**, e del presidente della AdSp del mar Tirreno settentrionale **Luciano Guerrieri**.

A RISCHIO LE CONSEGNE PER IL NATALE

**Freni fuorilegge per l'Italia
Stop ai treni merci europei**

MARGIOCCO / PAGINA13

La decisione dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria: i nuovi freni, voluti dall'Unione europea, possono però non essere pronti. Assofer: «Chiuso il traffico da e verso la Germania e la Svizzera. Danni all'economia del Paese per un rischio

**Troppi vincoli, treni merci bloccati
«A rischio le consegne per Natale»**

60
il nuovo limite di velocità imposto ai treni con merci pericolose

70
i milioni di euro spesi in Italia per comprare i freni ora ritenuti a rischio

IL CASO

Francesco Margiocco / GENOVA

Da Sannazzaro a Chiasso in quasi tredici ore, a 15-18 chilometri orari e con molte soste dovute ai lavori lungo i binari: è il viaggio da incubo di un treno della Chemoil, azienda ferroviaria svizzera che trasporta sostanze chimiche. Ma è solo uno dei tanti viaggi da incubo dei treni merci italiani che da almeno una settimana partono senza sapere quando arriveranno. A creare questa incertezza è stata una misura d'urgenza dell'Ansfisa, Agenzia nazionale per la sicurezza di strade e ferrovie, che ha imposto il limite di velocità di 80 chilometri orari per i treni merci e di 60 chilometri orari se le merci sono pericolose. «Sessanta chilometri orari teorici significano 15-18 chilometri orari effettivi. Il treno che va così piano non rispetta il suo orario e incontra mille interruzioni lungo la linea, dovute ai lavori sui binari che, diversamente dai treni, mantengono la loro tabella di

marcia». Ragione per cui, racconta Vittorio Gatti, responsabile di Chemoil in Italia, il carico di propilene partito dalla raffineria pavese dell'Eni alle quattro del pomeriggio ha raggiunto il comune ticinese alle cinque meno venti di notte.

Tutto nasce dai nuovi freni che hanno sostituito i vecchi freni in ghisa troppo pericolosi e rumorosi. Ma nessuno è perfetto, nemmeno i nuovi freni in suola sintetica, detti anche freni organici. Oltre una certa velocità possono generare fumo e, in qualche caso, fiamme. Questo spiega le regole dell'Ansfisa, valide per tutti i treni con freni organici, che ormai sono tantissimi. È dal 2016 che l'Unione europea ha imposto a tutti i Paesi membri la sostituzione delle soole in ghisa. Il termine per adeguarsi è il 2024. Germania e Svizzera si sono adeguate subito. Il risultato? «Stiamo cancellando i treni merci da e verso Germania e Svizzera, i due maggiori partner commerciali dell'Italia», spiega Guido Gazzola, vice-presidente di Assofer, Associazione delle imprese ferroviarie.

Non potendo viaggiare sui treni, la merce va in camion. «Per anni ci siamo detti che le ferrovie erano il futuro, e ora torniamo indietro nel tempo», lamenta Giacomo Di Patrizi, amministratore delegato di Cfi, la principale impresa ferroviaria privata d'Italia. «Dopo tutti i soldi spesi». Circa 70 milioni per comprare e installare i freni, secondo le stime di Assofer, di cui 20 milioni di contributi pubblici. «Questi tempi di percorrenza richiedono più personale. Due coppie di macchinisti per

viaggio non bastano. Ne servono quattro. Ma il personale da assumere non lo troviamo, non c'è», dice Di Patrizi.

Dopo la strage di Viareggio, dove nel 2009 il deragliamento di una cisterna di Gpl provocò un'esplosione che uccise 32 persone, la soglia della sicurezza si è alzata. «Non possiamo correre alcun rischio», spiegano dall'ufficio stampa di Ansfisa. «Negli ultimi due anni ci hanno segnalato 31 principi d'incendio dovuti ai nuovi freni. È accaduto anche in altre parti d'Europa. Tant'è che l'Era, Agenzia ferroviaria europea, ha istituito una task force».

Sui binari d'Europa dei sensori rilevano la temperatura. Se supera i 300 gradi, segno di qualche guasto ai freni, scatta un allarme che blocca il locomotore. Anche l'Italia ha questi sensori che sono però tarati sui 500 gradi. «Il settaggio di allerta è troppo alto. Per evitare quei principi d'incendio, che però si sono sempre estinti da sé e subito, bisognerebbe tararlo a 300 gradi», dice Gazzola.

Sarebbe una soluzione logica. Nella sua misura d'urgenza, l'Ansfisa chiede di attuarla «in via sperimentale su tutte le linee dove transitano treni merci». I sensori sono di proprietà di Rfi, l'azienda di Stato proprietaria dei binari.



«Non ci risulta che Rfi si stia dando da fare», dice Gazzola.

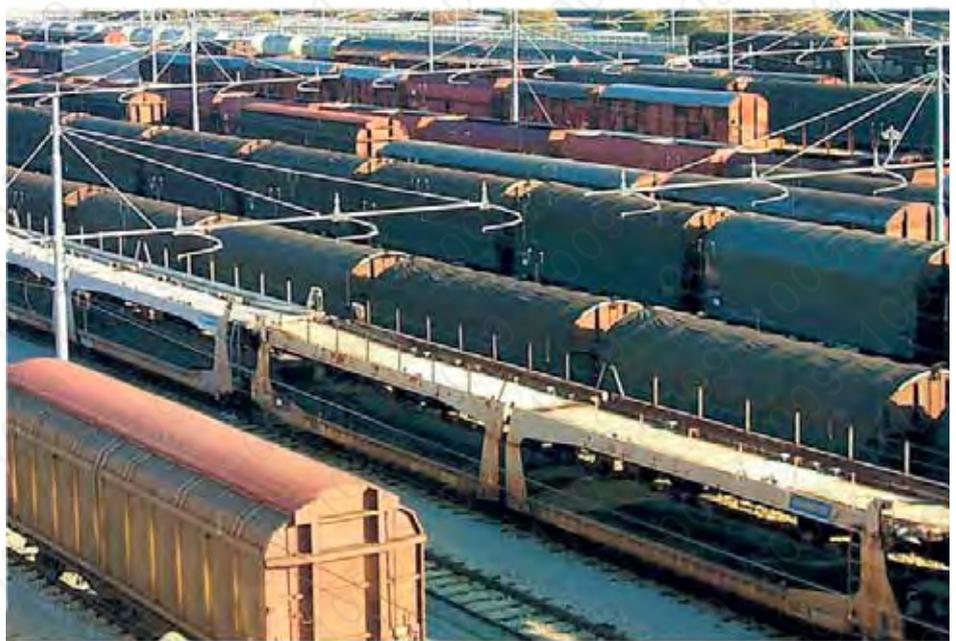
Con i camion in aumento sulle autostrade, sempre più ingolfate, crescono le incertezze sugli arrivi dei regali in tempo per il Natale. Quanto alla merce pericolosa, in molti casi il treno è l'unica possibilità. «L'acetoncianidrina, prodotto chimico a base di acetone, l'acido solforico o molti gas devono viaggiare sui binari», dice Sergio Di Girolamo, presidente dell'operatore ferroviario Omnia Trasporti Speciali. «Stiamo perdendo il controllo del trasporto, e stiamo subendo un danno milionario». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LETTERA A GIOVANNINI

**Gli operatori al ministro
«Intervenga subito»
Ansfisa sotto attacco**

Con una lettera inviata al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, l'associazione delle imprese ferroviarie Assofer chiede «una cortese e urgente intervento regolatorio che ripristini la regolare circolazione dei treni» sconvolta dopo che l'Ansfisa, Agenzia nazionale per la sicurezza di strade, autostrade e ferrovie, ha «emesso una serie di restrizioni ridondanti, senza termini di preavviso ovvero operative immediatamente, che stanno paralizzando l'import export del Paese via ferrovia». Dall'entrata in vigore, nel 2016, di un regolamento europeo, i locomotori e vagoni stanno sostituendo i vecchi freni in ghisa con nuovi freni in sula sintetica, meno rumorosi, «disponibili sul mercato in larghissima scala e (...) certificati CE», e anche più sicuri se non fosse che «possono sviluppare occasionalmente fumo o anche fiamme che rapidamente si autoestingono». —



Treni merci fermi nel Parco Roja, ai confini con la Francia, a Ventimiglia

LIVORNO, ASSEMBLEA DI CONFETRA

Domani Confetra Toscana in assemblea. Il presidente di Confetra Guido Nicolini e Gloria Dari (foto) presidente di Confetra Toscana: emergenza Ultimo Miglio per i porti, connessioni al palo. Conclude Teresa Bellanova.

Confetra Toscana chiama a raccolta porti, interporti, retroporti, spedizionieri, autotrasportatori, operatori ferroviari. "Non possiamo più attendere – ha commentato la Presidente Gloria Dari -un territorio oggi è logisticamente competitivo, se connesso. Porti, inland terminal, interporti, aree industriali: urge una rete di assi viari e tracce ferroviarie che renda la costa toscana un vero hub logistico al servizio dello sviluppo economico del territorio. Oggi siamo ben lontani da un simile disegno organico, e dedichiamo troppo tempo a discutere di singoli interventi, lato terra o lato mare, che in tale contesto non produrrebbero comunque gli effetti economici sperati".

Questo il cuore del tema su cui, domani, Confetra invita al confronto l'Assessore Baccelli, il Sindaco Salvetti, l'Assessore Bonciani, il Responsabile investimenti RFI Macello, il Presidente degli industriali di Livorno Neri, il Presidente della AdSP Livorno Piombino Guerrieri. Interverranno Guido Nicolini, Andrea Romano, Teresa Bellanova. Coordina Valeria Gassani.

Assemblea di Confetra

Domani Confetra Toscana in assemblea. Il presidente di **Confetra** Guido Nicolini e Gloria Dari (foto) presidente di **Confetra** Toscana: emergenza Ultimo Miglio per i porti, connessioni al palo. Conclude Teresa Bellanova.

Confetra Toscana chiama a raccolta porti, interporti, retroporti, spedizionie-

ri, autotrasportatori, operatori ferroviari. «Non possiamo più attendere - ha commentato la Presidente Gloria Dari - un territorio oggi è logisticamente competitivo, se connesso. Porti, inland terminal, interporti, aree industriali: urge una rete di assi viari e tracce ferroviarie che renda la costa toscana un vero hub logistico al servizio dello sviluppo economico del territorio. Oggi siamo ben lontani da un simile disegno organico, e dedichiamo troppo tempo a discutere di singoli interventi, lato terra o lato mare, che in tale contesto non produrrebbero comunque gli effetti economici sperati».

Questo il cuore del tema su cui, domani, **Confetra** invita al confronto l'Assessore Baccelli, il Sindaco Salvetti, l'Assessore Bonciani, il Responsabile investimenti RFI Macello, il Presidente degli industriali di Livorno Neri, il Presidente della AdSP Livorno Piombino Guerrieri. Interverranno Guido Nicolini, Andrea Romano, Teresa Bellanova. Coordina Valeria Gassani.



Antonella Straulino nuovo segretario generale del Clecat

Fedespedi è tra i membri fondatori del Clecat e partecipa attivamente con propri delegati ai lavori dei suoi working bodies

Milano – Antonella Straulino, responsabile delle relazioni internazionali di Fedespedi, è stata nominata segretario generale (Secretary General) del Clecat - **European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services** – l’associazione europea delle imprese di spedizioni internazionali, dei fornitori di servizi logistici e degli agenti doganali, fondata a Bruxelles nel 1958. Straulino è la prima donna a ricoprire tale carica nella storia dell’associazione e succede a Ivan Petrov, neo eletto presidente di Fiata.

Il Clecat rappresenta presso l’Ue gli interessi di oltre 20 Federazioni nazionali europee, che raccolgono 19.000 imprese e occupano più di 1 milione di addetti. Suo compito è quello di tutelare l’attività delle imprese del settore, dialogando con l’Unione Europea e i suoi più alti organi rappresentativi e direttivi, **intervenendo nel processo di definizione dei regolamenti.**

L’obiettivo finale è quello di assicurare al trasporto merci un ambiente sicuro e libero a beneficio del commercio internazionale. **Fedespedi** è tra i membri fondatori del Clecat e partecipa attivamente con propri delegati ai lavori dei suoi working bodies.