confetra
Dal 1946

RASSEGNA STAMPA

Settembre 2021

Arrivano i Quality Award Italy

MILANO – Si avvicina la data dei **Quality Award Italy. Il prossimo 28 Ottobre, infatti, si svolgerà a Milano la nuova edizione dei Quality Award Italy,** il **tradizionale appuntamento associativo di Anama** – Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi, presieduta da **Alessandro Albertini** – volto **a premiare compagnie aeree, GSA e handlers** per il servizio reso nel corso dell'anno precedente. L'evento richiama ogni anno centinaia di addetti ai lavori (tra spedizionieri aerei e operatori partner), ed è divenuto il principale evento di networking del settore del cargo aereo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La cerimonia di premiazione si terrà nel corso di una **serata di gala** a cui prenderanno parte **agenti IATA, rappresentanti di compagnie aeree, GSA, handling agent, Pubbliche Amministrazioni**. Nel tempo la premiazione ha acquisito sempre maggiore importanza ed oggi, forte degli oltre 500 partecipanti, è divenuta il **principale evento italiano dedicato al trasporto aereo delle merci**.

Nel corso della serata tradizionalmente si svolge una **lotteria benefica** il cui ricavato è interamente devoluto al Comitato Maria Letizia Verga per lo studio e la cura della leucemia del bambino.

Come per le ultime due edizioni, l'evento sarà preceduto nel pomeriggio dal **convegno organizzato dall'Osservatorio Cargo Aereo.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

confetra
Dal 1946

Data 03/09/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Shipping

Dl Infrastrutture, Assiterminal esulta: “Un doppio successo”

L’associazione incamera favorevolmente i ristori per i terminal passeggeri e la riduzione dei canoni concessori e mette ‘nel mirino’ il Dl Concorrenza

L’approvazione del Dl Infrastrutture nel corso dell’ultimo Consiglio dei Ministri fa esultare Assiterminal, l’associazione dei terminalisti italiani, particolarmente (e prevedibilmente) soddisfatta per due misure, ovvero l’ottenimento dei i ristori per i terminal passeggeri e il via libera alla riduzione dei canoni concessori per i primi sette mesi del 2021, stante il perdurare dell’emergenza sanitaria.

“Per noi si tratta di un doppio risultato – evidenzia il direttore Alessandro Ferrari - Il primo, nonostante nove mesi di gestazione, è il frutto di un lavoro avviato a luglio del 2020 con l’allora MIT e con il MEF e grazie a un gran lavoro di squadra tra aziende, manager e lavoratori, a noi associati e non, ma questo è il nostro stile, che hanno dimostrato capacità di vera ‘resilienza’ sul lavoro e trasparenza nell’interlocuzione con le istituzioni e la politica; il secondo, grazie alla condivisione serrata sin dai primi mesi di quest’anno con ANCIP, sindacati, Assoporti, esponenti politici e ministeriali, con cui caparbiamente siamo riusciti a tagliare questo traguardo, che ora apre l’iter di conversione e una stagione ricca di sfide”.

Il riferimento è inevitabilmente al Dl Concorrenza, che il Governo si appresta a varere nelle prossime settimane e i cui contenuti sono stati anticipati da *Ship2Shore*. “Sul fronte lavoro – prosegue Ferrari – si parla di formazione, riqualificazione, innovazione, ma anche autoproduzione e lavoro usurante: anche il nostro è un settore da

modernizzare e efficientare, ma avendo ben presente le peculiarità e le prerogative che lo rendono ancora oggi un’industria trainante nel settore della logistica e dei trasporti. Per quanto riguarda il PNRR servirà una corretta allocazione delle risorse attraverso percorsi condivisi pubblico-privato, individuando priorità negli investimenti e avendo chiaro quale sviluppo producano. Per questo stiamo lavorando a una task force che aiuti le nostre aziende anche nel dialogo con le istituzioni. Dobbiamo inoltre uscire dalla frammentazione della pluralità degli attori per creare una vera PLN anche per rafforzare la sicurezza dei dati e fare un ‘tagliando’ della riforma introdotta dalla legge 84/94, accelerando per un vero sistema della portualità italiana”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La privatizzazione del Pireo è stata un affare, ma solo per i cinesi, non per i greci

A cinque anni dall'arrivo di Cosco emergono le modalità coloniali di Pechino e i pochi benefici per l'economia locale. Sotto il naso di Bruxelles

By Claudio Paudice

In pochi anni ne ha fatto lo scalo più trafficato del Sud Europa, la via d'accesso privilegiata per le merci destinate ai mercati dell'Europa orientale e il punto di smistamento più servito per quelle destinate ai mercati dell'Europa centrale. Non c'è dubbio che col porto del Pireo, acquisito nel 2016 nel pieno della crisi del debito che travolse Atene, la compagnia statale cinese Cosco ci ha saputo fare. Dal punto di vista di Pechino, l'investimento è senz'altro riuscito, per ragioni economiche e per ragioni strategiche. Ma per l'economia e la comunità locale, e più in generale, per lo Stato greco, aver ceduto il controllo di una infrastruttura come il Pireo a una società straniera si è rivelata una mossa azzeccata? A cinque anni dalla privatizzazione è tempo di bilanci.

Premessa: il Pireo non è il primo porto Ue in cui una società statale cinese ha messo radici. Pechino, attraverso le sue Soe (*state-owned enterprises*), ovvero aziende statali che rispondono dei loro risultati finanziari e operativi direttamente al supremo organo amministrativo della Repubblica Popolare, il Consiglio di Stato, e quindi al Partito Comunista Cinese, ha partecipazioni sparpagliate nei più importanti terminal portuali del Vecchio Continente: a Rotterdam (primo porto d'Europa), Anversa, Zeebrugge, Bilbao, Valencia, Vado Ligure, Dunkirk, Marsiglia, Le Havre, Marsaxlokk, Salonicco. Quello del Pireo è però un caso più unico che raro, perché nessun Paese dell'Ue aveva mai ceduto prima a un investitore estero, per giunta statale, il controllo di un'intera Autorità Portuale (Port Piraeus Authority), e non solo dei singoli terminal.

Ad oggi, l'investimento in Grecia si è rivelato il più importante e strategico nella *Belt and Road Initiative,* la Nuova Via della Seta nel Vecchio Continente, ovvero quella strategia geoeconomica che mira a entrare nella gestione di infrastrutture portuali, retroportuali o ferroviarie per incrementare traffici commerciali e garantire sempre maggiori sbocchi alle imponenti esportazioni di materie prime, semilavorati e prodotti made in China da cui l'economia del dragone è ancora fortemente dipendente.

A leggere i resoconti fatti dai media di Pechino, la collaborazione sino-greca è stata win-win, con brillanti risultati economici e occupazionali sia sul fronte orientale che su quello occidentale. L'incremento esponenziale dei traffici parla da sé, ed è perciò diventato l'elemento principale della narrativa portata avanti dai sostenitori dell'investimento cinese: nel 2009 il porto movimentava meno di 700mila Teu (unità di misura per i contenitori da 20 piedi), nel 2020 è arrivato a muoverne

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

5,4 milioni Teu. Oltre il 670% in più. Nell'arco di pochi anni l'obiettivo è sette milioni di Teu ma il traguardo finale è fissato a undici milioni di Teu, ovvero quanto muovono più o meno tutti i porti italiani nel loro insieme.

Nel 2019, anno prima del Covid, l'Autorità Portuale del Pireo (PPA) ha fatturato 149,2 milioni di euro, l'utile ante imposte ha raggiunto i 47,6 milioni di euro e il risultato netto è stato di 35,4 milioni di euro. Numeri importanti ma poca cosa rispetto ai profitti maturati da Cosco grazie al boom di traffici. La società cinese infatti opera nel Pireo in triplice veste: come gestore del porto, come terminalista e soprattutto come compagnia di navigazione e di trasporto merci sulla munifica rotta est-ovest. Alle autorità greche, nel 2020, la Ppa a gestione cinese ha versato la miseria di 1,3 milioni di euro di canone di concessione, più ottocentomila euro di dividendi. Secondo un dossier del think tank tedesco Konrad Adenauer Stiftung (Kas) e dell'Istituto greco per le relazioni economiche internazionali (IIER), la stima prodotta dall'autorità portuale di un valore aggiunto complessivo dello 0,4% del Pil greco nel 2018, pari a poco meno di 900 milioni di euro, è "altamente speculativa e complessa da verificare".

A fronte delle esigue entrate fiscali, i cittadini dell'area hanno visto crescere a dismisura le navi in arrivo e in uscita dai tre terminal portuali, con conseguenze facilmente intuibili sul piano ambientale. Più container che girano vuol dire anche più tir che attraversano la città, e non sono mancati episodi di accesa protesta e blocchi stradali.

Obiezione: più traffico vuol dire più lavoro per i cittadini greci. Su questo punto la narrazione filocinese e gli studi europei fin qui prodotti iniziano a divergere. Secondo diversi articoli di stampa come il China Daily, l'arrivo di Cosco nel Pireo ha generato circa diecimila posti di lavoro, un numero chiaramente esagerato dal momento che la stessa Cosco li ha quantificati in circa quattromila tra diretti, indiretti e indotto. Anche questi dati però sono da prendere con le pinze: circa il 35% della forza lavoro impiegata nelle riparazioni navali nell'area di Perama, per fare un esempio, sostiene di lavorare in modo occasionale e per nulla continuativo. "In teoria la presenza cinese avrebbe potuto incentivare le aziende a stabilire la loro produzione e i servizi nell'hub del Pireo, creare nuovi posti di lavoro ed estendere i suoi benefici a tutta la regione dell'Attica. Al momento, tutto questo non si è visto", si legge nel paper di Kas-IIER

Col passare del tempo la società cinese non ha perso tuttavia la voglia di pensare in grande. Nel Masterplan per lo sviluppo del porto ha inserito dei progetti immobiliari e infrastrutturali che non c'erano nei patti del 2016. Un centro commerciale, quattro hotel, un quarto molo per i container necessario per arrivare al traguardo di undici milioni di Teu, un terminal automobilistico, un ampliamento dell'area destinata alle crociere, un altro cantiere per le riparazioni navali accanto a quello già esistente, ma malmesso, di Perama.

Tanto è bastato a chi non digerisce l'ingombrante presenza di Cosco per parlare di nuovo "colonialismo cinese". La Camera del commercio e dell'industria del Pireo, inizialmente favorevole all'arrivo di Cosco, ha definito il comportamento dell'azienda "neocoloniale" e dannoso per la comunità locale. Alla fine del 2020 il presidente della Camera ha affermato che il tessuto imprenditoriale greco stava diventando "un calderone bollente". Il capogruppo di maggioranza e presidente della popolare squadra di calcio Olympiakos di recente in un Consiglio comunale ha affermato senza mezzi termini che "sia il Pireo che gli altri comuni costieri non hanno avuto alcun vantaggio dai cinesi". Altre lamentele sono arrivate dalla Camera di navigazione ellenica, e persino il partito di sinistra Syriza, che ai tempi della cessione esprimeva il premier Alexis Tsipras, ha accusato il colosso cinese di comportarsi come "uno Stato nello Stato".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dopo essersi appropriato di più della metà della linea di costa del Pireo, per i greci l'intenzione di Cosco è di fagocitarne tutte le attività, lasciando alle imprese locali ben poche opportunità. L'anno scorso, per dirne una, voleva creare una piattaforma digitale per la gestione e l'amministrazione telematica di tutti i servizi portuali. Un progetto così delicato, vista la materia, da aver sollevato le aspre critiche delle aziende locali contro "il monopolio dei servizi" da parte della società di Pechino. Alla fine il ministero per la Navigazione, per quietare gli animi e porre un freno alla bulimia di Cosco, decise che il progetto per l'Hellenic Port Community System sarebbe stato portato avanti dal Governo greco.

Oltre alle questioni che riguardano salute pubblica e occupazione, ci sono anche aspetti ambientali. Tralasciando l'inquinamento marino e dell'aria, i cittadini del Pireo ancora oggi protestano per un incidente avvenuto a novembre quando, durante alcuni lavori per la costruzione di un secondo molo crocieristico, un cassone si è rovesciato in mare, riversandosi sul fondale intorno all'area del monumento funebre di Temistocle, a 300 metri da una spiaggia frequentata dagli abitanti del posto.

Gli episodi in cui sono emerse frizioni tra cinesi e greci insomma non mancano. E l'aspetto divertente di tutta la faccenda è sugli organi di informazione della Repubblica Popolare non ce n'è minima traccia. Come si evince da un'analisi del capo dell'unità asiatica dell'IIER Plamen Tonchev, chi legge la stampa orientale non sa nulla delle proteste contro il quarto molo container; di quelle contro l'ampliamento dei moli per le crociere; o di quelle per la decisione di Cosco di costruire un nuovo cantiere navale, lasciando al suo amaro destino quello esistente. Ma può leggere tanti resoconti positivi sui reciproci vantaggi ottenuti dalla collaborazione tra Atene e Pechino. "È evidente - scrive Tonchev - che i media cinesi e greci raccontano storie molto diverse".

Il progetto appare chiaramene sbilanciato a favore della parte cinese. Anche perché, oltre a quelli di preminente appannaggio di Cosco, c'è una serie di benefici ottenuti da altre imprese di Stato del dragone nel Pireo. Come ricostruisce un policy paper della ricercatrice Francesca Ghiretti per il Robert Schuman Centre, nel 2016 la China State Grid Corporation ha acquisito una partecipazione del 24% nella società pubblica greca di elettricità Public Power Corp. "Nello stesso anno, Shenhua Renewables ha rilevato il 75% dei quattro parchi eolici del Gruppo Copelouzos. Nel 2018 la China Energy Investment Corporation ha avviato una cooperazione con lo stesso Gruppo Copelouzos per lo sviluppo di parchi eolici, con l'obiettivo di espandersi in altri paesi europei".

Nel novembre del 2019, ricorda poi un rapporto dell'Istituto olandese per le relazioni internazionali Clingendael, Cosco ha acquisito il 60% della Pearl, una compagnia ferroviaria con sede nel Pireo, per sviluppare i traffici su ferro e via mare tra Cina e Paesi dell'est Europa. Poco dopo ha rilevato una partecipazione del 15% del Rail Cargo Terminal-Bilk, un terminal ferroviario di Budapest con una capacità annuale da 230mila Teu. E a fine 2019, ha lanciato il progetto di una nuova rotta commerciale tra Pireo e Rijeka, in Croazia. Dopo la presa del Pireo, insomma, più di dieci grandi imprese del Dragone, gran parte pubbliche, hanno deciso di fare shopping in Grecia e dintorni.

Come scrive il think tank olandese "l'impatto generale sull'economia greca rimane limitato. L'economia greca è stata in cattive acque dalla crisi del 2008", ma a quanto pare "il successo del Pireo, e la prospettiva di ulteriori rapporti economici, sono troppo importanti per essere ignorati dal Governo greco". In altre parole, il potere delle grandi compagnie di navigazione di dirottare dove vogliono le proprie navi cariche di merce, aumentando o negando i traffici a loro piacimento, conferisce loro uno strumento di pressione notevole sulle autorità portuali.

L'Europa sembra aver sottovalutato in un primo momento la delicatezza di un accordo che conferiva a un soggetto straniero a controllo statale la gestione di una sua infrastruttura strategica. Nulla da eccepire fino a qualche anno fa. Il cambio di visione c'è stato nel 2019, quando la

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Commissione all'interno del suo "Strategic Outlook" definì la Cina non solo come un partner e competitor economico, ma pure come "rivale strategico". Soltanto successivamente ha iniziato a dotarsi di strumenti difensivi come il regolamento sullo screening per gli investimenti esteri. È molto probabile, scrive Clingendael, che il Pireo "abbia giocato un ruolo nel ripensamento della strategia Ue".

Chiaro: da quando sono arrivati i cinesi al Pireo, Atene spesso si è distinta per aver rotto la posizione unitaria dell'Ue sulle questioni che interessano da vicino Pechino. Nel 2016 il governo greco si oppose a una dichiarazione critica sulla Cina riguardo al Mar Cinese Meridionale, l'anno dopo pose il veto a una risoluzione Onu contro Pechino sul mancato rispetto dei diritti umani, e sempre nel 2017 si oppose a Bruxelles sul meccanismo di screening degli investimenti esteri. Successivamente ha aderito alla piattaforma 16+1, composta da Cina e alcuni Paesi dell'Europa centrorientale, dietro la quale la Commissione Ue ci ha sempre letto il malcelato tentativo di Pechino di rompere l'unità europea.

Secondo Kas e IIER "gli investimenti di Cosco hanno avuto implicazioni geopolitiche che non sono state debitamente misurate fino ad oggi e causano un malcelato disagio tra i partner occidentali della Grecia". Per Clingendael, gli investimenti portuali "possono rendere il Paese che li riceve economicamente dipendente da chi li realizza, funzionando così da fonte indiretta per esercitare una leva politica". Come quando negli anni '80 Pechino minacciò di spostare i suoi traffici da Rotterdam ad Anversa se l'Aja avesse autorizzato la vendita di due sottomarini olandesi a Taiwan.

Riponendo il bilancino dei costi e dei benefici, un aspetto della vicenda appare difficilmente confutabile: il caso del Pireo racconta quanto possa essere avventato per uno Stato cedere una propria infrastruttura strategica a un altro Stato, anche se per interposta impresa a controllo pubblico. Una sottovalutazione che chiama in causa non solo le autorità greche ma anche quelle europee che cinque anni fa nulla ebbero da eccepire. D'altronde, il Pireo rappresenta in un certo senso la somma dei due peccati capitali commessi da Bruxelles nell'ultimo decennio: l'aver steso un tappeto rosso alle imprese sussidiate da Pechino senza preoccuparsi dei danni alla concorrenza nel mercato interno; e l'aver calcato troppo la mano con l'austerità fiscale, senza ponderarne le conseguenze nel lungo periodo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Economy

confetra Dal 1946

Data 07/09/21

Pagina 107

Foglio 1/1

Il Meridione mette a fuoco la sua mission geostrategica

Agli Stati Generali della logistica del Mezzogiorno promossi da Confetra politici e industriali hanno elaborato le strategie per il rilancio del Sud. Che ha un vantaggio competitivo legato alla collocazione geografica

di Alessandro Faldoni

La ripresa del Sud può passare anche dal rafforzamento della sua rete logistica? È questa la domanda che ha orientato Gli Stati Generali della logistica del Mezzogiorno, evento promosso da Confetra che si è tenuto a Napoli qualche settimana fa. «Il Mezzogiorno deve mettere a fuoco una sua mission geostrategica distintiva, una sua vocazione logistica, e soprattutto deve ripensarsi come una grande macro regione europea di oltre 20 milioni di abitanti che si candida a svolgere una funzione peculiare e ad alto valore aggiunto - dal punto di vista geoeconomico - per il Paese e per l'Europa», ha detto Guido Nicolini, Presidente di Confetra, durente il suo intervento.

Un momento di approfondimento e di sintesi anche in relazione all'impiego nel settore dei fondi provenienti dal Recovery Plan. E proprio su questi si è concentrato il messaggio del Ministro per il Sud, Mara Carfagna: «Nel Pnrr sono stanziati 1,2 miliardi di euro per i porti meridionali e 630 milioni per le Zes di qui al 2026. Dalla collaborazione istituzionale e da quella pubblico - privati può venire la svolta in grado di intercettare le nuove opportunità nascenti dall'Africa e dal Mediterraneo». Ma quali sono le zavorre che oggi pesano sullo sviluppo del Mezzogiorno? Ennio Cascetta, professore ed ex assessore ai trasporti della Regione Campania, ha approfondito il gap logistico, a partire dal segmento ferroviario: «L'Alta Velocità in 10 anni ha contribuito al Pil nazionale con 42 miliardi di euro. Nelle province dotate di AV, il Pil è cresciuto in media il 5% in più rispetto a quelle sprovviste. Ma siccome l'AV finisce a Salerno, paradossalmente ha accresciuto di 10 punti il divario Nord - Sud». In questo senso Anna Masutti, Presidente di Rfi, ha messo a fuoco gli investimenti nel Mezzogiorno programmati dal gestore della rete. Un vocazione naturale quella del Sud all'uso dei propri porti, come ha ricordato Alessandro Panaro di Srm infatti «le imprese manifatturiere del Mezzogiorno già utilizzano i porti per il 57% del valore del proprio import/export, contro il 33% della media nazionale. Inoltre, il 47% di tutti i volumi nazionali movimentati nei porti transita nei e dai porti del Sud». Lella Paita, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, ha parlato invece di «coraggio riformatore, perché le risorse previste dal Pnrr daranno frutto solo se accompagnate da massicce semplificazioni normative». Mauro Coltorti, Presidente della Commissione Trasporti del Senato, ha fatto il punto sulle Autostrade del Mare come strumento principe a supporto del l'intermodalità. Giuseppe Catalano, Capo della Stm del Mims, ha evidenziato infine come «tutto il Pnrr abbia il grande obiettivo trasversale della coesione territoriale». L'evento si è concluso con un contributo della Vice Ministro Teresa Bellanova che ha parlato di Pnrr come «sfida irripetibile. Trasporti, logistica, mobilità sono centrali nella strategia di rilancio del Paese. Il Mezzogiorno e le sue classi dirigenti – ha proseguito la Vice Ministro – devono vincere tale sfida, per riempire di contenuti e concretezza il vantaggio competitivo legato alla collocazione geografica del Sud al centro del Mediterraneo. La sostenibilità ambientale, ma anche economica e sociale, sarà la chiave di volta di tutte le politiche volte a riammagliare e riconnettere logistica, industria, turismo, agricoltura. Infrastrutture, innovazione, filiere produttive, territorio: ricostruiamo un Mezzogiorno protagonista anche combattendo i mali storici del fatalismo e dell'autoreferenzialità».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

QN LA NAZIONE

confetra 75° Dal 1946

Data 07/09/21

Pagina 15

Foglio 1/1

Asso.Tosca, incontro al Museo Stibbert

Incontro al Museo Stibbert di Firenze di Asso.Tosca (Associazione Toscana Spedizionieri Corrieri e Autotrasportatori), evento giunto alla sua sesta edizione visto il successo riscontrato negli anni precedenti: un'occasione conviviale per accrescere e approfondire le conoscenze fra le aziende che operano nel settore delle spedizioni e dei trasporti (Spedizionieri - Vettori Aerei - Handler). La serata si aprirà con il saluto del presidente dell'associazione Mario Bartoli, seguito da un intervento del presidente di Confetra, Guido Nicolini. Tra i presenti i maggiori esponenti del sistema confederale: Ivano Russo, direttore generale Confetra; Betty Schiavoni e Stefano Brambilla, vicepresidente e segretario generale Fedespedi, Alessandro Albertini, presidente Anama, Andrea Cappa, segretario generale Anama e Alsea, oltre ai rappresentanti delle principali istituzioni della Piana fiorentina. Parte del ricavato della cena sarà devoluto a favore della fondazione 'L'amore di Matteo Coveri', presenti Leonardo Coveri e Daniela Bicchierai.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Economy

confetra Dal 1946

Data 07/09/21

Pagina 76

Foglio 1/1

La logistica va a due velocità

Se i grandi vettori nella pandemia non si sono mai fermati, i corrieri nel B2B meno che mai. La fotografia dello stato di salute delle imprese del comparto secondo i parametri dell'Nsa Economy Ranking

di Maddalena Bonaccorso

Nell'anno in cui la pandemia da Covid-19 ha spinto il comparto dell'e-commerce verso livelli mai sperimentati prima –quantomeno nel nostro Paese- il settore dei corrieri ha subito una frattura che da un lato ha fatto aumentare in maniera esponenziale i ricavi delle grandi multinazionali, e dall'altro ha "punito" le piccole aziende. Infatti, se è vero che durante il lockdown una grande percentuale di italiani è ricorsa all'e-commerce anche se non l'aveva mai sperimentato in precedenza, è anche vero che le piccole imprese dedicata al B2B, cioè alle consegne a negozi e imprese hanno visto una riduzione del fatturato che in alcuni casi è arrivata al 70%, secondo i dati di Confetra, confederazione dei trasporti e della logistica.

Il comparto, che in Italia vale 6,5 miliardi di euro con circa 700 imprese attive sul mercato vive dunque un periodo ambivalente: con le imprese specializzate in e-commerce B2C, che sono tipicamente le grandi multinazionali, uscite vittoriose dal periodo pandemico, e le piccole che consegnano al dettaglio in grande sofferenza.

L'Istat ha rilevato una crescita dell'e-commerce di circa il 20% nel solo mese di marzo del 2020 e questo trend ha avuto un effetto di trascinamento sui corrieri, con l'incremento di circa due milioni di nuovi consumatori online nei primi mesi dello stesso anno: ma il boom ha permesso di realizzare guadagni maggiorati solo a poche imprese di grandi dimensioni e iper-specializzate. Per quanto riguarda le piccole aziende, per far fronte alle nuove e stringenti regole di distanziamento, le imprese hanno dovuto impiegare meno persone nei magazzini, diminuendo ancora la marginalità del guadagno, con molti prodotti non essenziali rimasti in giacenza per molti mesi.

Nonostante un miglioramento della situazione generale nella seconda metà del 2020, il boom dell'e-commerce non si è traslato con la stessa intensità nell''ultimo miglio' delle consegne: lo scorso anno, a fronte di un aumento del 34,5% delle vendite di e-commerce, il fatturato delle imprese dei servizi postali e attività di corriere ha segnato globalmente un aumento che si ferma al +4,4%.

A FRONTE DI UN LAVORO SICURAMENTE AUMENTATO NEL VOLUME, NON C'È STATO UN CORRISPETTIVO DI FATTURATO

La crisi si rispecchia nei fatturati delle aziende prese in esame dal gruppo Nsa. Al top della classifica troviamo una grande realtà del Nord-Ovest, Swiss Post Solution SpA, società affiliata alla Posta svizzera con sede a Milano, che supera i 12 milioni di euro di fatturato. Al secondo posto, la Gold Service srl, che raggiunge i 6.271.000 euro, seguita da Magliana Service srl di Bologna e Speedy Service srl di San Zeno sul Naviglio in provincia di Brescia, con fatturati per entrambi superiore ai 4 milioni di euro. Escludendo poi poche aziende che oscillano tra i 2 e i 3 milioni di euro, il resto si attesta su cifre molto basse: specchio della realtà del mondo della logistica e dei corrieri post-pandemia: «Lo scorso anno, causa Covid, hanno chiuso i battenti cinquemila imprese del settore della logistica, mentre i miliardi di fatturato persi sono circa cinque» ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, pochi mesi fa al Ministro del lavoro Andrea Orlando: «Nel picco della crisi, ossia da aprile ad agosto 2020, circa il settanta percento delle imprese ha fatto ricorso a una qualche forma di ammortizzatori sociali».

Nel 2020, anno in cui la pandemia da Covid-19 ha costretto gli italiani in casa per molti mesi, il settore dei corrieri ha sperimentato una notevole crescita, dovuta al grande aumento del commercio online e delle consegne a domicilio. Ma si è trattato più che altro di una crescita che ha coinvolto le grandi multinazionali delle consegne Business to Consumer, mentre le piccole realtà di consegne al dettaglio a negozi e imprese (quindi business to business) hanno subito una battuta d'arresto. Per Economy, ha classificato queste realtà il Gruppo Nsa, il primo mediatore creditizio per le imprese italiane per fatturato, vigilato dalla Banca d'Italia tramite l'Organismo agenti e mediatori. Nsa è specializzato nella erogazione di finanziamenti alle imprese, capace di garantire efficacia ed efficienza nei rapporti con il sistema bancario. Il rank attribuito alle aziende da Nsa che vedete nella tabella a fianco è frutto di ricerche ed elaborazione di dati commissionata da Economy all'Ufficio Studi del Gruppo Nsa. Viene calcolato sull'analisi dei bilanci, regolarmente depositati. In particolare, l'analisi classifica le imprese per solidità patrimoniale, performance, affidabilità e redditività: i medesimi parametri utilizzati per l'elaborazione nsaPmindex, l'indice sul merito creditizio. Il Gruppo Nsa adotta anche in questa ricerca l'algoritmo definito dal Disa, Dipartimento di Studi Aziendali dell'Università di Bologna, per l'elaborazione dell'indice nsaPmindex, indice annuale sullo stato delle Pmi italiane. E la tabella a fianco rappresenta una fotografia dello stato di salute di queste imprese, suddivise per area geografica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERI - classifica per area geografica

AREA GEOGRAFICA	CLASSIFICA	RAGIONE SOCIALE	FATTURATO	INDIRIZZO
CENTRO	1	START SRL	891.267 €	Viterbo (VT)
	2	EMISFERO EXPRESS S.R.L.	817.059 €	Ascoli Piceno (AP)
	3	PARCEL POST SOCIETÀ COOPERATIVA	757.531 €	Roma (Roma)
	4	UNIVERSAL SERVICE S.R.L.	701.093 €	Carrara (MS)
	5	SILT ALVA S.R.L.	492.510 €	Roma (Roma)
	6	PDC CONSULTING S.R.L.	490.000 €	Roma (Roma)
	7	SPEEDY BOYS S.R.L.	358.084 €	Roma (Roma)
	8	GREEN LINE S.R.L.S. UNIPERSONALE	296.378 €	Bibbiena (AR)
	9	IRAN AIR THE AIRLINE OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN	1.942.010 €	Roma (Roma)
	10	P.& G. S.R.L.	260.865 €	Roma (Roma)
NORD-EST	1	MAGLIANA SERVICE S.R.L. UNIPERSONALE	4.505.000 €	Bologna (BO)
	2	SPEEDY POST - S.R.L.	511.013 €	Trieste (TS)
	3	VELOCE' INDUSTRY S.R.L.	291.803 €	Castenaso (BO)
	4	TEMPOSPAZIO S.R.L.	178.048 €	Padova (PD)
	5	PATAVINA SERVIZI S.R.L.	85.018 €	Padova (PD)
	6	CESENA RECAPITI S.R.L.	682.424 €	Cesena (FC)
	7	SERVIZI E IMPRESE S.R.L.	17.000 €	Bologna (BO)
	8	SPED.INT.RA S.R.L. - SPEDIZIONI INTER.RAVENNA	503.251 €	Ravenna (RA)
	9	ST POST - ALTOADIGEPOST SUEDTIROL POST - S.R.L.	3.381.737 €	Bolzano/Bozen (BZ)
	10	AK SOLUTIONS S.R.L.	3.320 €	Legnago (VR)
NORD-OVEST	1	SPEEDY - SERVICE S.R.L.	4.048.922 €	San Zeno Naviglio (BS)
	2	EX-T S.R.L.	1.347.089 €	Milano (MI)
	3	AMMIRAGLIA S.R.L.	1.072.331 €	Garlasco (PV)
	4	TUCA S.R.L.S.	857.155 €	Genova (GE)
	5	SERVICE ONE S.R.L.S.	841.438 €	Casale Monferrato (AL)
	6	CARGOBROKER S.R.L.	465.200 €	Torino (TO)
	7	SWISS POST SOLUTIONS S.P.A.	12.036.113 €	Milano (MI)
	8	ZELIX S.R.L.	351.168 €	Torino (TO)
	9	FEDER S.R.L.	150.447 €	Assago (MI)
	10	COMMERCIALPOST S.R.L.	569.701 €	Monza (MB)
SUD	1	GOLD SERVICE S.R.L.	6.271.684 €	Napoli (NA)
	2	FAST SERVICE S.R.L.	1.631.868 €	Napoli (NA)
	3	SOLUZIONE SPEDIZIONI - S.R.L.S.	802.081 €	Calvizzano (NA)
	4	SE.TRI. SRL	672.185 €	Santa Maria Capua Vetere (CE)
	5	TRANSPORT EXPRESS - SOCIETÀ COOPERATIVA	565.809 €	Lecce (LE)
	6	COURIER PACK - S.R.L.	482.706 €	Gela (CL)
	7	GE.CO.DIS. S.R.L.	332.003 €	Nocera Inferiore (SA)
	8	PUNTO EXPRESS S.R.L.S.	315.488 €	Caserta (CE)
	9	CALABRIA POSTE S.R.L.	299.707 €	Reggio di Calabria (RC)
	10	SPEDIZIONI HERMES SALERNO S.R.L.S.	300.649 €	Salerno (SA)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

In Italia manca l'acciaio e l'Ue ha le sue colpe

I dazi insostenibili per le nostre imprese. Tonnellate ferme nei porti di Ravenna e Marghera

By Claudio Paudice

Di acciaio ce n'è poco, quel poco che c'è costa caro e una parte di quello già pronto per essere lavorato è bloccato nei porti per vincoli normativi stabiliti dall'Unione Europea. La situazione con cui in questi giorni stanno facendo i conti gli importatori del metallo industriale è tanto grave quanto "paradossale": così l'ha definita il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, che lunedì ha lanciato un allarme sui pericoli imminenti per il rilancio economico post-Covid: "C'è il rischio concreto che le opere del Pnrr e gli interventi privati relativi al Superbonus non arriveranno nei tempi stabiliti, trasformando in un fuoco di paglia la ripresa in atto", ha detto Gabriele Buia. Se in larga parte la carenza e i prezzi alle stelle sono un effetto indesiderato dei blocchi produttivi causati dalla pandemia un anno fa, ad aggravare la situazione ci hanno pensato tuttavia le norme europee, aggiungendo dei vincoli che stanno esasperando ancora di più la penuria. Il risultato è che ad oggi, secondo fonti di mercato, circa mezzo milione di tonnellate di acciaio è fermo nei porti di Ravenna e Marghera. Se vuole sbloccarlo, chi lo ha acquistato dovrà pagare un dazio del 25% da aggiungere ad un prezzo del materiale già arrivato oltre i livelli di guardia, come tante altre materie prime.

Le norme europee, adottate dalla Commissione in risposta alla guerra commerciale dichiarata dall'ex presidente americano Donald Trump all'Europa e alla Cina nel 2018, prevedono infatti un tetto massimo all'importazione di alcune tipologie d'acciaio. Sono le cosiddette quote di salvaguardia, ovvero dei limiti trimestrali all'import variabili a seconda dei Paesi di importazione introdotti per tutelare gli interessi delle aziende europee. In altre parole, per non vedere soccombere il siderurgico del Vecchio Continente di fronte al dumping asiatico, si è deciso che non si potesse importare più di una quantità prestabilita di ventisei tipologie di acciaio da un determinato Paese extra-Ue nel mercato Ue. Problema: le quote erano state introdotte quando la pandemia non aveva ancora mostrato tutti i suoi effetti lungo le catene di fornitura.

"L'anno scorso", dice all'HuffPost Alessandra Riparbelli, presidente della sezione di Ravenna dell'associazione doganalisti dell'Emilia Romagna e vicepresidente dell'associazione spedizionieri Internazionali di Ravenna aderente a Confetra, "c'è stato un fermo prolungato delle attività per diversi mesi a causa della pandemia. Dopo lo sblocco delle attività produttive, la domanda è esplosa e la merce ha iniziato ad arrivare tutta insieme. Il buco produttivo provocato dalla pandemia ha quindi creato scompensi lungo la catena di fornitura".

Le imprese siderurgiche italiane non sono in grado di sostenere da sole il fabbisogno del mercato nazionale. Peraltro alcuni impianti come quelli di Taranto e Piombino versano da tempo in stato di sottoproduzione. Ma il punto è un altro: "Noi abbiamo dei contingenti da rispettare", prosegue

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Riparbelli. “Basti pensare che per una tipologia di acciaio inox proveniente dall’India abbiamo raggiunto il tetto massimo per l’importazione il 1° luglio scorso”. E il periodo di riferimento scade il 1° ottobre, quando riparte il nuovo trimestre che ‘azzera’ le quote di salvaguardia e si ricomincia daccapo. “Un’altra tipologia di acciaio che ci arriva da Taiwan ha raggiunto il massimo previsto il 25 agosto”, prosegue Riparbelli.

Per non sforare, l’unica alternativa “sostenibile” spesso è lasciare ferma la merce nel porto, in attesa dell’inizio del nuovo trimestre per sdoganarla. Nell’area del porto di Ravenna tra l’altro c’è il più grande stabilimento del gruppo Marcegaglia che si estende per oltre 540 mila metri quadrati e occupa poco meno di 900 addetti: qui vengono effettuati vari tipi di lavorazione dell’acciaio: dalla laminazione a freddo alla zincatura, fino alla spianatura e taglio dei coils, i “rotoli” d’acciaio.

“Per ora”, dice Riparbelli, “non ci sono problemi di magazzino perché fortunatamente a Ravenna abbiamo molto spazio nel retroporto. Ma lo spazio non è infinito e non si potrà poi moltiplicare”. Le banchine per far scaricare le navi, e il personale che ci lavora, è lo stesso di sempre, a fronte di grandi quantitativi di merce arrivati dopo la ripresa delle attività economiche. Ma è l’acciaio il materiale più critico in questo momento: “Di recente, per fare un esempio, qui a Ravenna sono state sdoganate dalle ottomila alle 10mila tonnellate in un solo giorno”.

Secondo Gianni Alberti titolare della Seaway, una delle realtà italiane più importanti nel settore delle spedizioni, “la situazione è destinata a rimanere critica fino al primo di ottobre quando entreranno in vigore le nuove quote all’import”. Per l’Ance è arrivato il momento di “sospendere i vincoli all’importazione dell’acciaio”. ”È un paradosso inaccettabile”, secondo il presidente Buia, che ci siano dei blocchi all’import in un momento generale di grave carenza. L’associazione ha chiesto al governo di farsi portavoce in Unione Europea “per una sospensione delle quote per non dare ulteriore spazio a speculazioni sui prezzi che già stanno mettendo in ginocchio le imprese e garantire il proseguimento della ripresa delle attività economiche”.

Tenere ferma la merce nei porti in attesa che scada il termine per sdoganarli tuttavia non tutela certo le tasche degli importatori italiani. Perché ci sono i costi di magazzino da pagare, e soprattutto dei contratti stipulati con i clienti da rispettare.

Un’alternativa, in realtà, ci sarebbe: pagare il dazio del 25%. Ma è una scelta dolorosa che si cerca di rimandare fino a quando la necessità non si impone. Il trend dei prezzi delle materie prime al rialzo non riguarda solo l’acciaio ma è generalizzato e rappresenta oggi la più grave minaccia alla ripresa post-Covid: tra novembre 2020 e luglio 2021 il pvc è aumentato del 73%, il rame del 38%, il legno di conifere del 76%, il polietilene più del 100%. Quanto all’acciaio, il prezzo del tondo per il cemento armato è aumentato del 243%, una tonnellata di inox ha toccato i quattromila euro per tonnellata, mentre il laminato a caldo sul mercato europeo prezza duemila euro per tonnellata, per fare qualche esempio.

Cifre *monstre* che già ora stanno mettendo in grave difficoltà chi se ne serve per le sue attività produttive. Come ha detto qualche giorno fa il vicepresidente Ance Edoardo Bianchi all’HuffPost, “di questo passo l’aumento dei prezzi può avere un impatto anche sull’attuazione di molti progetti finanziati dal Superbonus. Chi diversi mesi fa ha presentato offerte per i primi progetti edilizi, ha fatto i conti basandosi su costi di fornitura molto più bassi rispetto a quelli che stiamo vedendo in queste settimane. Se i prezzi continuano a salire, il rischio di un blocco dei cantieri è reale”.

“Alcuni imprenditori alla fine decidono di buttare giù la pillola amara”, prosegue Riparbelli. “L’acciaio è un materiale che, al di là della volatilità del prezzo di mercato, ha un valore. In questo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

momento come per tutte le materie prime, il prezzo è salito di molto e si aggiunge ai noli per il trasporto anch'essi arrivati a livelli altissimi. Pagare anche un dazio del 25% per lo sdoganamento a causa della normativa vigente rende ancora più insostenibile la situazione per gli importatori. E alla fine il rischio è che questi sovrapprezzi vengano scaricati sui consumatori. Come sempre, poi, gli effetti arrivano a valle, perché è chiaro che le imprese in un contesto di carenza e caro materie prime non possono sobbarcarsi da sole anche questi extra-costi".

La quantità di acciaio nel porto di Ravenna è ben fotografata dai numeri forniti da Riparbelli: tra gennaio e luglio, le movimentazioni del metallo hanno rappresentato circa il 26% nel complesso di tutte le categorie merceologiche. L'agroalimentare, per dire, "soltanto" il 17%, il chimico il 3%, la merce rotabile il 5%, i concimi il 6% mentre i materiali grezzi per costruzioni, in cui ci sono anche un po' di metalli vari, ben il 21%. Non solo: solitamente agosto, causa fermi produttivi delle imprese per ferie, è uno dei mesi più 'scarichi' dell'anno, di merce se ne vede poca o comunque meno rispetto agli altri mesi dell'anno. Quest'anno invece "su agosto abbiamo stimato per ora una crescita del 40% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. A luglio 2021 abbiamo visto il 35% di acciaio in più rispetto a luglio 2020, per i minerali grezzi la crescita è stata del 51,6%".

Il mese d'agosto dice molto di quale sarà l'andazzo nei prossimi mesi. Perché una volta iniziato il nuovo trimestre, ci sarà la corsa per sdoganare tutto l'arretrato, col rischio che le quote si esauriscano nuovamente nell'arco di poche settimane come è accaduto durante l'estate. Le tensioni sul mercato dell'acciaio sono perciò destinate a durare, a meno che non si intervenga a livello europeo. Altrove, molti sono già corsi ai ripari. Come la Cina, tra i maggiori fornitori di acciaio al mondo, che il mese scorso ha rimosso gli incentivi all'export di prodotti siderurgici laminati a freddo e zincati e al tempo stesso ha alzato i dazi sull'export di ghisa (al 20%) e ferrocromo (al 40%), quest'ultimo componente fondamentale per la produzione di acciaio inossidabile. Il senso delle decisioni commerciali adottate da Pechino è facilmente intuibile: rafforzare l'offerta interna di acciaio e raffreddare i prezzi a vantaggio delle attività industriali domestiche.

L'Europa invece è andata in tutt'altra direzione. Le quote all'import su 26 prodotti dell'acciaio vennero introdotte tre anni fa, nel pieno della guerra dei dazi. Sono scadute quest'anno, ma a giugno scorso la Commissione ha deciso di prorogarle per altri tre anni nonostante le forti tensioni sul mercato delle materie prime fossero già evidenti. I tempi, rispetto a tre anni fa, sono cambiati, ma a Bruxelles non sembra se ne siano accorti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

confetra 75° Dal 1946

Data 09/09/21

Pagina 18

Foglio 1/1

Lo sviluppo e l'innovazione

La tappa dell'Alfabeto del Futuro a Genova con i protagonisti dell'economia e della politica

La ripartenza al test più duro, l'Italia alla sfida del commercio

L'EVENTO

Simone Gallotti / GENOVA

Il test è sulla materia più difficile: il commercio mondiale. Eppure proprio da questa prova dovrà inevitabilmente passare la ripresa economica dell'Italia. È il contesto che rende Genova strategica non soltanto per l'economia del territorio ligure, ma per tutto il Paese.

Il porto è la banchina d'Italia, come confermano i dati dei primi sette mesi del 2021 in cui lo scalo ha superato la soglia del milione e mezzo di container. Ma è la grande necessità di collegare i moli al cuore produttivo del Paese - in modo più veloce ed efficiente - la vera sfida.

Per questo il tour dell'**Alfabeto del Futuro** sbarca a Genova. E lo fa mentre il capoluogo ligure diventa anche la capitale della nautica con il Salone più entusiasmante degli ultimi anni.

L'evento a Palazzo della Meridiana venerdì 17 settembre con inizio alle ore 17

A Palazzo della Meridiana, venerdì 17 settembre alle ore 16,45, i protagonisti politici ed economici della ripartenza del Paese parteciperanno alla tappa dell'evento organizzato da Gnn, il nostro gruppo editoriale, con lo scopo di guardare al futuro che ci aspetta.

Massimo Giannini, direttore de *La Stampa* e direttore editoriale dei quotidiani locali di Gnn, intervisterà Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Andrea Orlando, ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali. Il tema della ripartenza diventa cruciale soprattutto sul fronte dell'occupazione e della spinta economica sul territorio.

Luca Ubaldeschi, direttore de *Il Secolo XIX* e responsabile editoriale del tour **L'Alfabeto del Futuro**, dialogherà con Luigi Ferraris, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato e con Aldo Bisio, amministratore delegato Vodafone Italia. Sono le reti, sia quelle materiali come le ferrovie che quelle meno visibili, ma ugualmente importanti, come le digitali, a garantire una rinascita veloce e sostenibile.

Il vicedirettore del *Secolo XIX*, Andrea Castanini modererà l'incontro con Luigi Attanasio, presidente della Camera di Commercio di Genova e Andrea Perusin, direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo. Le sfide del territorio riguardano anche le imprese e il sostegno che il sistema bancario può garantire per agganciare tutte le opportunità.

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Stefano Messina, vice presidente esecutivo della Ignazio Messina & C. e presidente Assarmatori, Silvia Moretto, presidente Nazionale Fedespedi e Aldo Spinelli, presidente Gruppo Spinelli Spa, daranno vita alla tavola rotonda portuale. Perché il primo vero test della ripartenza sarà sostenuto proprio dalle banchine e dal sistema logistico italiano. La sfida è capire se il Paese si farà trovare pronto a intercettare i nuovi flussi del commercio mondiale o se invece l'Italia è rimasta indietro rispetto agli altri Stati concorrenti. Il risiko del commercio è un gioco molto duro, dove contano le dimensioni e il numero e la qualità delle infrastrutture che sono in grado di veicolare la merce, sia per l'import che verso i mercati esteri di destinazione. Genova prova a cambiare grazie ai tanti cantieri che dovrebbero eliminare l'isolamento, sostenere l'intermodalità strada-ferro e azzerare l'impatto ambientale. L'orizzonte c'è, disegnato anche dal Recovery Fund. E, come spesso viene ripetuto, si tratta di scelte necessarie anche per il futuro delle nuove generazioni. È per questo che sarà proiettato anche un video dei ragazzi di IcTea, ricercatori universitari che si occupano di informazione digitale e che con un linguaggio giovane e dinamico racconteranno le sfide per il commercio in questa fase cruciale. La tappa di Genova de **L'Alfabeto del Futuro** potrà essere seguita in diretta sul sito *www.ilsecoloxix.it*.—

Aldo Bisio, ad Vodafone Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.

confetra Dal 1946

Data 09/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

PNRR, Assiterminal al Governo: “Si faccia una sintesi”. E sul cold-ironing: “Fondamentale analisi su fabbisogno delle navi e costi”

di Emmanuele Gerboni

Il Direttore Alessandro Ferrari: “Il ‘green’ può essere interessante anche per i terminalisti ma a certe condizioni”

“PNRR ? **Dal Governo ci aspettavamo un coinvolgimento diverso,** impossibile fare sintesi quando c’è un tavolo con oltre quaranta realtà coinvolte”, spiega a Shipmag il Direttore di Assiterminal **Alessandro Ferrari.** Che applaude al Cold – Ironing ma si pone una legittima domanda: “E’ stata fatta un’analisi dei fabbisogni per le navi che ci sono e quelle che saranno consegnate nei prossimi cinque anni, sui costi e sulla capacità e fonti di produzione?”

PNRR, siete stati coinvolti dal Governo?

“C’è stato un grado di coinvolgimento piuttosto limitato, del resto la Consulta che se ne occupa riunisce più di 40 realtà. Ognuno giustamente ha le proprie necessità ma in un contesto così ampio diventa molto complicato fare sintesi e portare proposte concrete”.

Si era parlato anche di gruppi di lavoro, come stanno procedendo?

“Al momento non abbiamo notizie e non c’è stata inviata nessuna convocazione. Si sta ragionando su progetti e visioni molto ‘alte’ che però magari non collimano con le esigenze delle categorie”.

Cold – Ironing, è il futuro? L’Italia si sta muovendo nella direzione giusta?

“Credo che debba essere fondamentale un’analisi dei fabbisogni e degli scenari sui combustibili alternativi a quelli fossili. E’ stata fatta? Ad esempio bisognerebbe sapere quante navi sono già predisposte in questo senso e quante saranno in consegna nei prossimi cinque anni. Ogni nave ha le sue caratteristiche e quindi sarebbe opportuno avere una fotografia completa di questa situazione. E poi ci sono altri dubbi”

Quali?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

“L’energia elettrica per l’alimentazione come e dove la produciamo. E poi c’è la questione dei costi: devono essere accessibili, altrimenti diventa un problema. E’ necessario che siano calibrati in maniera uniforme”.

Il Cold-Ironing può diventare appetibile anche per i terminal?

“Assolutamente si, al momento sono investimenti che vedranno le Autorità Portuali come principali attori. Ma nulla vieta ad un privato di poter ragionare su questo aspetto facendo interventi sulla propria struttura avendo però come legittima contropartita incentivi e una riduzione dei canoni accessori”

Tornando al PNRR, come giudica l’azione che sta portando avanti il Governo?

“Partiamo da una riflessione, se è vero che l’Italia è la piattaforma logistica portuale del Mediterraneo con 52 porti, bisognerebbe chiedersi se ha senso investire in modo frammentario o fare scelte diverse per un obiettivo diverso”.

Quale sarebbe?

“L’aumento dei flussi di traffico deve essere funzionale alla crescita dell’economia del paese, altrimenti rischiamo soltanto di portare il container/la merce dal punto A al punto B senza dare valore aggiunto”

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Riaprono i cantieri del Terzo Valico, Mims: "Accordo tra General Contractor e Ctg"

La viceministra Bellanova: "Opera strategica e bisogna realizzarla nei tempi stabiliti"

Genova – **"Riaprono i cantieri del Terzo Valico dei Giovi"**. Lo comunica il Mims in una nota sottolineando che "sono state superate le criticità che avevano determinato" la Cig per circa 300 operai, "grazie a un accordo siglato oggi tra il General Contractor guidato da Webuild e il Ctg (Consorzio Tunnel Giovi), costituito dalle aziende Pizzarotti e Collini". L'accordo "definisce infatti un percorso condiviso di superamento del contezioso che consentirà di riavviare progressivamente, dalla prossima settimana, tutti i cantieri. Tutti i lavoratori potranno così tornare in attività".

"Il riavvio dei lavori nei Cantieri del Terzo Valico è una ottima notizia. Segno evidente di una consapevolezza da parte di tutti su quanto quell'opera sia strategica per il Paese, e della necessità di rispettare la realizzazione nei tempi stabiliti – ha detto la viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova -. E' quanto avevamo sollecitato al Commissario Mauceri nell'incontro del 31 agosto scorso, sottolineando come per opere così impegnative l'affidamento reciproco tra le parti dovesse rappresentare un elemento caratterizzante. In queste settimane siano stati impegnati per affrontare nel migliore dei modi l'impasse, finalmente risolto".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Opportunità e progetti per Emilia Romagna e l'Italia

RAVENNA – Opportunita, progetti e scenari per l'Emilia Romagna e l'Italia è il tema di un convegno che si terrà martedi prossimo a Ravenna organizzato da Confetra Emilia Romagna.

Nello scalo romagnolo si discuterà di Logistica, infrastrutture e opportunità previste dal Pnrr per il Settore e per il territorio. Convegno promosso da Confetra Emilia Romagna che sarà introdotto dall'Assessore regionale ai trasporti, Andrea Corsini, e concluso dalla vice ministra Teresa Bellanova.

"Ci confronteremo sullo sviluppo della piattaforma logistica retroportuale, sullo sviluppo del polo intermodale di Piacenza, sulla funzione degli interporti di Bologna e Parma" ha dichiarato Danilo Belletti, presidente regionale di Confetra. Ma spazio anche ai temi nazionali: con Alessandro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Panaro e Silvia Moretto che analizzeranno le prospettive globali della logistica nazionale, soprattutto in chiave di competitività del Sistema portuale e del segmento delle spedizioni internazionali.

“Stiamo investendo molto sui territori” ha commentato Guido Nicolini, presidente di Confetra, che sarà presente all’evento ” la scorsa settimana il nostro cluster toscano si è riunito a Firenze su iniziativa di Assotosca, il 7 Ottobre presenteremo a Genova Confetra Liguria.

Martedi a Ravenna avremo a battesimo il terzo anno di attività di Confetra Emilia Romagna. Siamo convinti che una grande organizzazione debba anzitutto avere robuste e strutturate antenne locali, capaci di rappresentare al livello istituzionale regionale le istanze di tutta la supply chain logistica del territorio, ed anche di portare Roma le principali criticità e proposte dei contesti locali”.
Dopo gli interventi di saluto del presidente della Camera di Commercio Sergio Guberti, del sindaco Michele De Pascale e del presidente di Confetra Emilia Romagna Danilo Belletti, il programma prevede una prima sessione di lavoro sul tema delle Infrastrutture del sistema logistico e infrastrutturale-

Interverranno l’assessore alla Mobilità, Trasporti e Commercio Andrea Corsini, il presidente della AdSp Daniele Rossi, il presidente dell’Interporto di Bologna Marco Spinedi e il consiglierre di Hupac Bernard Kunz.

Nella seconda sessione imperniata su “La logistica come potenza globale. E l’Italia?” relazioneranno Alessandro Panaro responsabile dipartimento Srm e Silvia Moretto presindente di Fedespedi,

Le conclusioni saranno tratte dal presidnete di Confetra Guido Nicolini e dalla vice ministra Teresa Bellanova.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra Friuli Venezia Giulia: Visintin, soddisfazione per risultato raggiunto dal Senato

Author : com

Date : 13 Settembre 2021

(FERPRESS) - Roma, 13 SET - "La Confetra Friuli Venezia Giulia, confederazione regionale delle categorie degli Spedizionieri internazionali, Terminalisti, Agenti marittimi e Spedizionieri doganali, esprime grande soddisfazione per il risultato storico raggiunto pochi giorni fa al Senato. Dopo anni di approfondimenti tecnici sullo speciale regime e di convincimento della politica regionale e nazionale, ora siamo al dunque. Particolare ringraziamento va al Consigliere regionale Giacomelli che ha raccolto la nostra istanza per l'audizione in Consiglio regionale tenutasi nel luglio 2020, approvata all'unanimità dei Gruppi consiliari presenti in Aula. Tale importante supporto politico locale ci ha poi permesso di alzare ulteriormente l'asticella e, con il lavoro ed il supporto congiunti della Sen. Rojc e del Sen. Nannicini, l'8 giugno scorso abbiamo potuto illustrare alla Commissione per le Politiche Europee del Senato della Repubblica quale sia il potenziale della corretta applicazione del regime di Porto franco internazionale. E' di pochi giorni fa l'approvazione della risoluzione del Senato, proposta dal Sen. Nannicini in qualità di relatore, che permetterà ora di avviare l'interlocuzione con le Istituzioni Europee per chiarire nel merito l'applicazione dello speciale status del Porto di Trieste. Anni di duro lavoro ed approfondimenti sul concetto di extradoganalità del nostro Porto (perché noi lo scriviamo con la maiuscola) - lontani dai riflettori - ci hanno portati come mai prima d'ora ad un passo dal vedere correttamente riconosciuta la possibilità di sviluppare anche insediamenti industriali nei punti franchi. Come imprenditori ora chiediamo unità e coerenza a tutte le forze politiche per potere finalmente dare ulteriore valore aggiunto alle merci che ogni giorno le nostre Imprese muovono con professionalità e dedizione. Il Porto franco è un asset competitivo e di sviluppo occupazionale per la città di Trieste, la nostra regione e per l'intero Paese" così il Presidente Dott. Stefano Visintin.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com
confetra 75° Dal 1946
Data 13/09/21
Pagina 1
Foglio 1/2

Porti

Ravenna
13 Settembre 2021

Porto, logistica e fondi Pnrr: evento di Confetra Emilia Romagna

In programma domani, martedì, al Mercato Coperto. Concludono il presidente Nicolini e la viceministro Bellanova

13 Settembre 2021 - Ravenna - 'La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e l'Italia' è il tema del confronto promosso da Confetra Emilia Romagna per domani, martedì 14 settembre 2021 (ore 9) presso il Mercato Coperto di Ravenna in Piazza Andrea Costa.

Sarà l'occasione per fare il punto sui finanziamenti previsti dal Pnrr sulla nostra regione, ma anche per ribadire alcuni punti fermi di Confetra ER: impegno alla collaborazione a tutti i livelli per valorizzare al massimo le risorse disponibili, drastico taglio dei passaggi burocratici per accrescere finalmente la competitività delle aziende , tema quest'ultimo al centro dell'attenzione di Confetra. In chiusura le conclusioni del presidente di Confetra Guido Nicolini e di Teresa Bellanova, vice ministro alle Infrastrutture e Mobilità.

IL PROGRAMMA

Alle 9 sono previsti i saluti di apertura del sindaco Michele de Pascale, del Commissario straordinario della Camera di commercio di Ravenna, Giorgio Guberti, e del presidente di Confetra ER Danilo Belletti.

ORE 9.30 SESSIONE 1: LE SFIDE DEL TERRITORIO

LE PROSPETTIVE DEL SISTEMA LOGISTICO E INFRASTRUTTURALE REGIONALE
Andrea Corsini –Assessore a Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo, Commercio
Daniele Rossi –Presidente AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale –Porto di Ravenna
Marco Spinedi–Presidente Interporto Bologna
Bernard Kunz–Consigliere Hupac SA

ORE 11.15 SESSIONE 2: LE SFIDE DEL SISTEMA PAESE NELLO SCENARIO MONDIALE

LA LOGISTICA COME POLITICA DI POTENZA GLOBALE. E L'ITALIA?
Alessandro Panaro –Responsabile SRM Dipartimento Economia Marittima
Silvia Moretto–Presidente Fedespedi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ORE 12.15 CONCLUSIONI

Guido Nicolini -Presidente Confetra
Teresa Bellanova -Vice Ministro Infrastrutture e Mobilità Sostenibili

Per partecipare è necessario comunicare la propria presenza a: confetra.emiliaromagna@confetra.com

Per assistere da remoto:
https://www.confetra.com/evento-confetra-er-14-9-2021/

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Resto del Carlino

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

OPERE PER 250 MILIONI

Hub portuale, il 24 settembre apriranno i cantieri

Il 24 settembre apriranno i cantieri per le opere del progetto Hub da 250 milioni di euro, ma il porto di Ravenna ha un programma di investimenti pubblici e privati per un miliardo di euro. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, intervenendo ieri al convegno 'La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l'Emilia-Romagna e l'Italia', promosso da Confetra Emilia-Romagna al Mercato Coperto di Ravenna, aggiorna sui diversi interventi in programma sul Candiano. Tra l'altro, il 22, ci sarà la firma del contratto che consente a Royal Caribbean di gestire il Terminal Crociere. Notizia importante quella venuta da Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA, società internazionale di logistica intermodale: «Credo nelle potenzialità dell'Emilia-Romagna e del porto di Ravenna».

L'assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini, ha spiegato che Rfi, ha messo a programma i lavori per lo snodo ferroviario di Castelbolognese, «molto importanti per il porto di Ravenna». In arrivo la Zona logistica semplificata. Mentre il sindaco de Pascale ha sottolineato il contributo fondamentale di questi investimenti per l'aumento dell'occupazione e della sostenibilità grazie agli investimenti sul ferro. Sempre in riferimento agli investimenti, il presidente di Confetra Emilia Romagna, il ravennate Danilo Belletti, ha auspicato «uno sfoltimento consistente alla burocrazia e un taglio dei tempi tra quando vengono approvati gli interventi e l'effettivo avvio dei cantieri».

Roberta Mingozzi, capolista di PrimaveRA, a proposito di crociere, scrive che «Le località interessate non risultano pronte per accogliere un così grande afflusso di turisti via nave, il nodo della viabilità attorno a Porto Corsini non è mai stato risolto. L'amministrazione uscente ha sì previsto un piano, solo sulla carta, per provare a risolvere l'inevitabile problema di traffico, ma esso si ferma alla Baiona che si è già dimostrata un imbuto inaccogliente nell'estate che sta terminando. Porto Corsini, peraltro, è incentrata su due principali strade che si incrociano e la mole di pullman che saranno costretti a transitarvi sembra essere stata ignorata dal disegno globale di chi governa la città da decenni».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Resto del Carlino

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

L’evento di Confetra sui finanziamenti del Pnrr in regione

‘La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l’Emilia-Romagna e l’Italia’ è il tema del confronto promosso da Confetra Emilia-Romagna per oggi (ore 9) al Mercato Coperto di Ravenna. Sarà l’occasione per fare il punto sui finanziamenti previsti dal Pnrr nella nostra regione. La mattinata sarà aperta dal sindaco Michele de Pascale, dal Commissario straordinario della Camera di commercio di Ravenna, Giorgio Guberti, e dal presidente di Confetra ER Danilo Belletti. Interverranno l’assessore Andrea Corsini, Daniele Rossi (presidente AdSP), Marco Spinedi (presidente Interporto Bologna), Bernard Kunz (Hupac Sa), Alessandro Panaro (Srm) e Silvia Moretto (presidente Fedespedi). In chiusura le conclusioni del presidente di Confetra Guido Nicolini e del vice ministro alle Infrastrutture e Mobilità, Teresa Bellanova (foto).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

14-09-21

PORTO RAVENNA. IL 24 SETTEMBRE VIA UFFICIALE A LAVORI HUB

IN ARRIVO ANCHE AREA SOSTA TIR ALLE BASSETTE

(DIRE) Ravenna, 14 set. - Il 24 settembre apriranno i cantieri per le opere del progetto Hub da 250 milioni di euro, ma il porto di Ravenna ha un programma di investimenti pubblici e privati per un miliardo di euro, tra cui quello per creare alle Bassette un'area attrezzata per la sosta dei camion da 12 ettari, con tanto di piccolo hotel. Ed esprime "il grande bisogno di ammodernamento ferroviario".

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, intervenendo questa mattina in città al convegno "La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l'Emilia-Romagna e l'Italia", promosso da Confetra Emilia-Romagna, aggiorna sui diversi interventi in programma sul Candiano. A partire dal progetto Hub che porterà i fondali a 12,5 metri; rifarà sei chilometri di banchine in sinistra canale. Ne realizzerà oltre un chilometro di nuove in destra canale, anche per ospitare il nuovo terminal container; creerà 150 ettari di nuove piattaforme logistiche "direttamente collegate" a banchine, autostrade e ferrovie. Tra gli altri progetti, prosegue Rossi, la realizzazione dell'impianto di trattamento dei fanghi da escavo, "fondamentali per portare i fondali a 14,50 metri" nella seconda fase di sviluppo del progetto Hub e raddoppiare così la

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dimensione delle navi in arrivo. Sono in corso a Venezia, aggiunge il presidente, prove con i simulatori che stanno fornendo "primi responsi positivi". L'opera costerà 160 milioni di euro per 20 anni e permetterà di trattare 8 milioni di metri cubi di fanghi che andranno in parte a ripascimento e in parte in cava. Il bando è stato pubblicato e l'aggiudicazione avverrà in primavera, "con risorse nostre e in gran parte del Pnrr".
Sempre con risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, a ottobre uscirà il bando da 65 milioni per il completamento dell'infrastrutturazione delle banchine in destra canale, poi quello da 80 milioni per i dragaggi. Per il green port ecco 35 milioni di euro di bando dal Pnrr per il sistema cold ironing al terminal di Porto Corsini, dove tra l'altro è stato aggiudicato il nuovo bando crociere da 30 milioni per 250.000 passeggeri all'anno; e la call per la trasformazione energetica con 24 milioni per creare "un grande campo fotovoltaico da 32 ettari e 20 Mega" per l'elettrificazione delle banchine e avere l'idrogeno per alimentare una barca che si occuperà della pulizia degli specchi d'acqua. Infine il bando in project financing, che ha già avuto una "buona risposta", per realizzare un'area per l'autotrasporto.

PORTO RAVENNA. SI PUNTA SU TRENI E ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA

ASSESSORE CORSINI DETTA DIREZIONE, IMPRESE HANNO FRETTA

(DIRE) Ravenna, 14 set. - All'infrastrutturazione ferroviaria in carico a Rfi, la Regione Emilia-Romagna mette in campo per lo sviluppo del porto di Ravenna la conferma dell'investimento sul

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ferro bonus, con "il trend degli ultimi mesi che conforta" e l'istituzione della Zona logistica semplificata.

Viale Aldo Moro, d'altronde, spiega l'assessore regionale ai Trasporti Andrea Corsini intervenendo da remoto questa mattina al convegno "La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l'Emilia-Romagna e l'Italia" promosso da Confetra regionale, ha individuato nel Prit 2025 la logistica come "priorità: svilupparla è fondamentale per la transizione ecologica". Al momento il rapporto tra gomma e ferro è di circa 25 a uno, argomenta Corsini e "buona parte" degli investimenti di Rfi vanno nel potenziamento degli scali. La società, annuncia, ha messo a programma i lavori per lo snodo ferroviario di Castelbolognese, "molto importanti per il porto di Ravenna" e promette "un'accelerata ulteriore nella progettazione" dei due scali in sponda destra e sinistra del Candiano. Il governo mette a disposizione, prosegue l'assessore, 58 milioni di euro per l'elettrificazione della Parma-Suzzara, "una delle prime opere finanziate con il Pnrr a partire", con la gara già assegnata. È "al termine" l'iter per la Zona logistica semplificata, con la proposta istituzionale pronta per approdare in Aula, che avrà il "baricentro" nel porto di Ravenna. "Al di là dei vantaggi per le imprese- sottolinea Corsini- è un'operazione importante per le risorse e per la valorizzazione del ruolo del Candiano".

Infine, "non sono previsti nuovi snodi ferroviari o intermodali, ma il completamento e potenziamento di quelli che già ci sono per aumentare il traffico merci, migliorare l'accessibilità e la viabilità per connettere meglio le aree produttive più importanti". Fermo restando, conclude Corsini, che "la viabilità stradale non va dimenticata".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Sul tema ferrovie lancia un "grido di dolore" il presidente regionale di Confetra Danilo Belletti: "Come struttura ferrovia portuale siamo già saturi, occorre conciliare i tempi di Rfi con il mercato e recuperare 30 anni di ritardi". Sulla logistica la regione ha "potenzialità immense", ma i problemi sono "burocrazia, tempi e personale che non si trova. Siamo scettici- aggiunge- sulla forma del Pnrr, serve la collaborazione di tutti". A credere nello sviluppo logistico della Regione è Hupac, la società ferroviaria svizzera specializzata nel trasporto combinato ferrovia-strada, che intende aprire il dialogo sia con il porto di Ravenna che con Bologna e il suo interporto. Il presidente di quest'ultimo Marco Spinedi da un lato illustra la "stella polare" per l'intermodalità: treni lunghi e concentrazione del traffico. Anche se "il rischio è di fare il contrario e la politica non sempre aiuta". L'interporto ha in programma investimenti per tre binari da 750 metri nel secondo terminal di Bologna per recuperare spazio sui competitor e confida che "cambi l'atteggiamento della politica, c'è stata indecisione da parte dell'ultima amministrazione".

PORTO RAVENNA. BELLANOVA: SARÀ PIATTAFORMA IMPORT-EXPORT CENTRO ITALIA

VICEMINISTRO CHIUDE CONVEGNO SU LOGISTICA E RISORSE PNRR

(DIRE) Ravenna, 14 set. - Per l'Emilia-Romagna con il Pnrr si profila l'occasione di "implementare la sua leadership nella logistica nazionale". Lo sottolinea il viceministro alle Infrastrutture Teresa Bellanova, chiudendo questa mattina con un video il convegno a Ravenna "La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l'Emilia-Romagna e l'Italia" promosso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

da Confetra Emilia-Romagna.

La Regione, argomenta, con i suoi aeroporti internazionali, 1.400 chilometri di rete ferroviaria e un sistema che può sostenere fino a 30 milioni di tonnellate di merce, "due grandi interporti e importanti terminal interni", tanti chilometri di autostrade e il porto di Ravenna, può esercitare un "forte protagonismo". In particolare il porto di Ravenna si candida a diventare la "piattaforma dell'interscambio import-export del centro Italia", mentre il polo intermodale di Piacenza "uno dei principali hub della logistica nazionale". Il Pnnr alle imprese della logistica, prosegue, assegna direttamente 190 milioni di euro per digitalizzazione, patrimonializzazione, internazionalizzazone e formazione. A cui si aggiungono, ricorda, 24,77 miliardi di euro per il sistema ferroviario e 360 milioni di euro per intermodalità e logistica integrata. Per i porti sono dunque in arrivo semplificazione nelle pratiche, collegamenti di ultimo miglio, sostenibilità ambientale ed elettrificazione delle banchine.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere marittimo

confetra Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Confetra Emilia Romagna - Bellanova: "La logistica protagonista della ripresa economica"

14 Sep, 2021

EVENTO DI CONFETRA EMILIA ROMAGNA - NICOLINI: “DAI FONDI DEL PNRR CI ASPETTIAMO UN RILANCIO DURATURO, OCCORRE LA COLLABORAZIONE DI TUTTI”

“Veniamo fuori da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l'Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale”. Con queste parole la **vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova**, ha concluso in mattinata l’evento promosso da **Confetra Emilia Romagna dedicato a “Logistica e Pnrr:** scenari, opportunità, progetti per l’Emilia Romagna e per l’Italia”.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo”.

Nicolini ha ricordato che l’Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: “Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa”.

Non a caso **Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra**, ha sottolineato come “nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese”.

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell’Emilia Romagna “al servizio dell’industria manifatturiera dell’intero Paese” ha commentato il **presidente dell’Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi.** “Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell’Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l’elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali”.

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, **Alessandro Panaro di SRM ha precisato che** “le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere Romagna

confetra Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Ufficiale: lo scalo a Royal Caribbean Il settore crociere vuole rilanciarsi

Si punta a 250mila turisti annui, la città protagonista Operazione da 26 milioni Il privato ne investe 20

RAVENNA

La delibera è stata firmata e Royal Caribbean avrà il suo homeport a Ravenna. Ora è ufficiale: il grande player delle crociere era del resto l'unico partecipante al bando, in project financing, per la costruzione della nuova stazione crociere di Porto Corsini. Una gara nata dopo una manifestazione di interesse evidenziata dalla stessa compagnia con sede a Miami e che poi è stata messa a gara sulla base della proposta progettuale depositata da Royal. Un'operazione da 26 milioni di cui 20 saranno messi dal privato e che porterà, secondo le stime degli aggiudicatari della concessione per i prossimi 35 anni, 250mila crocieristi all'anno.

L'annuncio definitivo è giunto ieri e lo ha dato il presidente dell'Autorità portuale durante l'evento promosso da Confetra su "Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e per l'Italia". All'iniziativa ha partecipato, in call, anche la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova che ha sottolineato come si esca «da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l'Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale». Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%: «Complessivamente accogliamo favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata».

Crocieristi allo scalo di Porto Corsini

Poi l'intervento del presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. «Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale – ha ricordato il numero uno di Ap –, che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e, a ruota, a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione della banchina per le crociere a cui si associa questo investimento privato sul terminal. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali». La notizia della svolta sulle crociere stimola il commento di Roberta Mingozzi, capolista di PrimaveRa Ravenna che, soddisfatta, punta però il dito su come le «località interessate non risultano pronte per accogliere un tale afflusso di turisti, il nodo della viabilità attorno a Porto Corsini non è mai stato risolto».

AN.TA.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra Emilia Romagna: Nicolini, da fondi Pnrr ci aspettiamo rilancio duraturo ma serve collaborazione di tutti

Author : com

Date : 14 Settembre 2021

(FERPRESS) - Ravenna, 14 SET - “Veniamo fuori da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l'Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale”. Con queste parole la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova, ha concluso in mattinata l’evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a “Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l’Emilia Romagna e per l’Italia”.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo”.
Nicolini ha ricordato che l’Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: “Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa”.

Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come “nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese”.

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell’Emilia Romagna “al servizio dell’industria manifatturiera dell’intero Paese” ha commentato il presidente dell’Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. “Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell’Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l’elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali”.

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, Alessandro Panaro di SRM ha precisato che “le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere”.

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l’handicap derivante dall’assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. “Credo nelle potenzialità dell’Emilia Romagna e del porto di Ravenna”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nicolini (Confetra): il PNRR deve avere come obiettivo un rilancio duraturo

Occorre - ha evidenziato - la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata

informare - «Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza anche se rimaniamo scettici sulla forma». Lo ha detto oggi il presidente di Confetra, Guido Nicolini, nel corso dell'evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a "Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e per l'Italia". Ricordando che il PNRR destina al settore delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, pari ad oltre il 25% del totale, Nicolini ha rilevato che «occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo».

Relativamente alla sola Emilia Romagna, Nicolini ha ricordato che la regione registra 10mila imprese logistiche attive, pari al 9,5% dell'intera industry logistica nazionale. «Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati - ha sottolineato - questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa».

Intervenendo al convegno il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, si è soffermato sugli investimenti previsti per il porto di Ravenna che - ha evidenziato - sono un esempio della programmazione competitiva dell'Emilia Romagna «al servizio dell'industria manifatturiera dell'intero Paese. Tra fondi pubblici e privati - ha ricordato - sono in corso lavori per circa un miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale che porterà i fondali prima a meno -12,50 metri e a ruota a meno -14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Informazioni Marittime

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Evento Confetra Emilia Romagna, Bellanova: "Logistica protagonista della ripresa economica"

Riguardo al Pnrr, per il presidente Nicolini "occorre però la collaborazione di tutti per attuare un piano di investimenti di questa portata"

Teresa Bellanova

La logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale. Ne è convinta la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova, che ha concluso ieri l'evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a "***Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e per l'Italia***". "Stiamo superando la crisi – ha ribadito la vice ministra – grazie alla resilienza di imprese e lavoratori". Anche Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al settore infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. "Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr – ha precisato – anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo".

Nicolini ha ricordato che l'Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: "Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa". Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come "nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell'Emilia Romagna "al servizio dell'industria manifatturiera dell'intero Paese" ha commentato il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. "Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali".

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, Alessandro Panaro di SRM ha precisato che "le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere". Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna". Sempre in riferimento agli investimenti, il presidente di Confetra Emilia Romagna, Danilo Belletti, ha auspicato che "uno sfoltimento consistente alla burocrazia e un taglio dei tempi tra quando vengono gli interventi e l'effettivo avvio dei cantieri. Non possiamo più permetterci di aspettare 20 anni per avere una infrastruttura, soprattutto ferroviaria, ma anche stradale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la CRONACA di RAVENNA

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Economia

14 Settembre 2021

Confetra: "Bene i fondi del Pnrr ma servono collaborazione e snellimento burocratico"

Evento della territoriale dell'Emilia Romagna concluso da Nicolini e Bellanova

14 Settembre 2021 Veniamo fuori da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l'Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale". Con queste parole la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova, ha concluso in mattinata l'evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a "Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e per l'Italia".

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo".
Nicolini ha ricordato che l'Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: "Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa".

Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come "nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese".

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell'Emilia Romagna "al servizio dell'industria manifatturiera dell'intero Paese" ha commentato il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. "Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere".

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna, per questo sarò presto a colloquio da quelle parti".

© *copyright la Cronaca di Ravenna*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
confetra Dal 1946
Data 14/09/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Porto di Ravenna, il 24 settembre il via ufficiale al cantiere Hub

Il progetto creerà 150 ettari di nuove piattaforme logistiche "direttamente collegate" a banchine, autostrade e ferrovie

Ravenna - Il 24 settembre apriranno i cantieri per le opere del progetto Hub da 250 milioni di euro, ma il porto di Ravenna ha un programma di investimenti pubblici e privati per un miliardo di euro**, tra cui quello per creare alle Bassette un'area attrezzata per la sosta dei camion da 12 ettari,** con tanto di piccolo hotel. Ed esprime "il grande bisogno di ammodernamento ferroviario". Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, intervenendo questa mattina in città al convegno *"La logistica e il Pnrr. Scenari, opportunità, progetti per l'Emilia-Romagna e l'Italia*", promosso da **Confetra Emilia-Romagna,** aggiorna sui diversi interventi in programma sul Candiano.

A partire dal progetto Hub che porterà i fondali a 12,5 metri; rifarà sei chilometri di banchine in sinistra canale. Ne realizzerà oltre un chilometro di nuove in destra canale, anche per ospitare il nuovo terminal container; creerà 150 ettari di nuove piattaforme logistiche "direttamente collegate" a banchine, autostrade e ferrovie. Tra gli altri progetti, prosegue Rossi, **la realizzazione dell'impianto di trattamento dei fanghi da escavo,** "fondamentali per portare i fondali a 14,50 metri" nella seconda fase di sviluppo del progetto Hub e raddoppiare così la dimensione delle navi in arrivo. Sono in corso a Venezia, aggiunge il presidente, prove con i simulatori che stanno fornendo "primi responsi positivi". L'opera costerà 160 milioni di euro per 20 anni e permetterà di trattare 8 milioni di metri cubi di fanghi che andranno in parte a ripascimento e in parte in cava. Il bando è stato pubblicato e l'aggiudicazione avverrà in primavera, "con risorse nostre e in gran parte del Pnrr". Sempre con risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, a ottobre uscirà il bando da 65 milioni per il completamento dell'infrastrutturazione delle banchine in destra canale, poi quello da 80 milioni per i dragaggi. Per il green port ecco 35 milioni di euro di bando dal Pnrr per il sistema cold ironing al terminal di Porto Corsini, dove tra l'altro è stato aggiudicato il nuovo bando crociere da 30 milioni per 250.000 passeggeri all'anno; e la call per la trasformazione energetica con 24 milioni per creare **"un grande campo fotovoltaico da 32 ettari e 20 Mega"** per l'elettrificazione delle banchine e avere l'idrogeno per alimentare una barca che si occuperà della pulizia degli specchi d'acqua. Infine il bando in project financing, che ha già avuto una "buona risposta", per realizzare un'area per l'autotrasporto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Logistica protagonista della ripresa economica

RAVENNA – “La logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale”, ha dichiarato la vice ministra delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Teresa Bellanova, concludendo in mattinata l’evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a “Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l’Emilia Romagna e per l’Italia”. “Usciamo da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

lavoratori. Oggi però trainiamo l'Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale", ha detto la vice ministra.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo".

Nicolini ha ricordato che l'Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: "Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa".

Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come "nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese".

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell'Emilia Romagna "al servizio dell'industria manifatturiera dell'intero Paese" ha commentato il presidente dell'AdSp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. "Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali".

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, Alessandro Panaro di SRM ha precisato che "le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere".

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna".

Sempre in riferimento agli investimenti, il presidente di Confetra Emilia Romagna, Danilo Belletti, ha auspicato che "uno sfoltimento consistente alla burocrazia e un taglio dei tempi tra quando vengono gli interventi e l'effettivo avvio dei cantieri. Non possiamo più permetterci di aspettare 20 anni per avere una infrastruttura, soprattutto ferroviaria, ma anche stradale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PORT NEWS

75° confetra Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

La viceministra Bellanova al Convegno di Confetra

Logistica protagonista della ripresa

di Redazione

“Veniamo fuori da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l’Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale”. Con queste parole la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova, ha concluso in mattinata l’evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a “Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l’Emilia Romagna e per l’Italia”.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo”.

Nicolini ha ricordato che l’Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell’intera industry logistica nazionale: “Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa”.

Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come “nell’ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese”.

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell’Emilia Romagna “al servizio dell’industria manifatturiera dell’intero Paese” ha commentato il presidente dell’Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi.

“Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell’Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l’elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali”.

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, Alessandro Panaro di SRM ha precisato che “le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com
Shipping & Transport in the Adriatic Sea

75° confetra
Dal 1946

Data 14/09/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Trasporti, Logistica

Ravenna
14 Settembre 2021

Nicolini (Confetra): "Bene Draghi su patto per la ripresa"

Il commento a margine dell'evento promosso dalla territoriale dell'Emilia Romagnara

14 Settembre 2021 - Ravenna - Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha commentato positivamente le dichiarazioni rilasciate oggi dal premier Mario Draghi. "A più riprese Confetra ha chiesto di essere ascoltata con le altre associazioni di rappresentanza sulle decisioni che riguardano gli interventi prioritari per la ripartenza del Paese. Oggi sentire il presidente Draghi auspicare un 'patto economico, produttivo, sociale del Paese' mi ha colpito favorevolmente.

Il premier ritiene che ci siano tantissime cose di cui discutiamo continuamente che possono essere materia di questo patto, a partire dall'utilizzo dei fondi del Pnrr che, tra l'altro, sarà proprio il tema della nostra Agorà del 16 novembre".
"Abbiamo sempre scongiurato l'aumento del carico fiscale e ho apprezzato anche in questo caso le parole di Draghi quando ha detto che il governo non intende aumentare le tasse".

Per Nicolini ci sono altri punti sui quali è in atto una interlocuzione con alcuni ministri (in primis Giovannini e Orlando) "per favorire lo snellimento delle procedure burocratiche che riguardano l'utilizzo dei finanziamenti europei. Il fatto che gli indicatori economici riportino una crescita costante del Pil - ha aggiunto – richiede un ulteriore sforzo in quanto ci sono segmenti della logistica che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown. Il Pnrr rappresenta una opportunità unica che dobbiamo sfruttare al massimo, consapevoli di alcune pesanti difficoltà che attualmente riguardano la produzione manifatturiera".

Il presidente di Confetra si riferisce principalmente agli aumenti dei prezzi delle materie prime e dei noli delle navi, ai quali si contrappone la difficoltà nel reperimento dei container.

Per quanto riguarda lo snellimento burocratico, Nicolini auspica maggiori sinergie tra i livelli centrali di certi servizi e quelli territoriali, condizione imprescindibile della semplificazione".

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com
Shipping & Transport in the Adriatic Sea

confetra
Dal 1946

Data 14/09/21
Pagina 1
Foglio 1/2

Trasporti, Logistica

Ravenna
14 Settembre 2021

Hub portuale, il 24 posa della prima pietra

Evento di Confetra Emilia Romagna concluso da Nicolini e Bellanova

14 Settembre 2021 - Ravenna - "Veniamo fuori da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l'Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale". Con queste parole la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova, ha concluso in mattinata l'evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a "Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e per l'Italia".

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il Pnrr destina al Settore Infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo".
Nicolini ha ricordato che l'Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: "Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa".

Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come "nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese".

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell'Emilia Romagna "al servizio dell'industria manifatturiera dell'intero Paese" ha commentato il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. "Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. Il 24 ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di Gnl di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, Alessandro Panaro di SRM ha precisato che "le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere".

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna, per questo sarò presto a colloquio da quelle parti".

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21
Pagina 1
Foglio 1/1

14/09/21 16:53

Logistica

Confetra Emilia Romagna fa il punto su PNRR e logistica

Nel corso dell'evento i relatori hanno preso in esame l'impatto degli investimenti previsti dal piano sulla supply chain regionale e in particolare sul porto di Ravenna

"Usciamo da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l'eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale". Con queste parole la vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Teresa Bellanova, ha concluso in mattinata l'evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a "Logistica e PNRR: scenari, opportunità, progetti per l'Emilia Romagna e per l'Italia".

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che il PNRR destina al settore infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%: "Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente questo programma di investimenti, anche se rimaniamo scettici sulla forma. Occorre infatti la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo".

Nicolini ha ricordato che l'Emilia Romagna registra 10.000 imprese logistiche attive, il 9,5% dell'intera industry logistica nazionale: "Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa".

Non a caso Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come "nell'ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese".

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell'Emilia Romagna "al servizio dell'industria manifatturiera dell'intero Paese" ha commentato il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi. "Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell'Hub portuale che porterà i fondali prima a -12,50 metri e a ruota a -14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l'elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il deposito di GNL di PIR-Edison, il primo lungo le coste continentali".

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, Alessandro Panaro di SRM (centro studi del gruppo Intesa Sanpaolo) ha precisato che "le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere".

Bernard Kunz, consigliere dell'operatore intermodale svizzero Hupac, ha auspicato alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna".

Sempre in riferimento agli investimenti, il presidente di Confetra Emilia Romagna, Danilo Belletti, ha ribadito la necessità di "uno sfoltimento consistente alla burocrazia" e un di "taglio dei tempi tra quando vengono decisi gli interventi e l'effettivo avvio dei cantieri. Non possiamo più permetterci di aspettare 20 anni per avere un'infrastruttura, soprattutto ferroviaria, ma anche stradale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Il futuro delle imprese di spedizioni secondo Albertini: resilienza e collaborazione

*Contributo #versoagorà di Confetra a cura di Alessandro Albertini **

** presidente Anama e vicepresidente Fedespedi*

I dati degli ultimi mesi testimoniano la crescita vertiginosa del traffico gestito dai corrieri espressi grazie ai cambiamenti del modello di acquisto da parte dei consumatori. Le compagnie di navigazione perseguono con determinazione una politica di acquisizioni e sviluppo verticale con lo scopo di acquisire il controllo dell'intera catena logistica per garantire ai propi clienti un servizio door to door. I marketplace sempre più sono prima di tutto un player globale nei trasporti e nella logistica.

In questo contesto sembra venire a mancare lo spazio per le imprese di spedizioni.

È indubbio che viviamo una stagione cruciale per le imprese di spedizioni. Mi pare di essere tornato agli inizi della mia carriera, nei primi anni '90, quando si dibatteva sulle prospettive delle imprese di spedizioni a seguito della diffusione del trasporto containerizzato.

Allora molti osservatori non prevedevano un futuro roseo per le nostre imprese. Eppure, in questi trent'anni le imprese di spedizioni sono aumentate e cresciute, dimostrando una grandissima capacità di adattamento al nuovo contesto.

Oggi la sfida è molto più complicata: il mondo cambia più rapidamente e le esigenze dei consumatori diventano sempre più complesse, non dobbiamo nascondercelo. La competizione non si gioca più solo nel settore delle spedizioni ma si allarga alle compagnie di navigazione, agli operatori di autotrasporto e di logistica che ampliano il loro raggio di azione e soprattutto ai grandi marketplace e ai corrieri espressi.

Inoltre, per restare sul mercato occorre fare investimenti importanti, in particolare nella digitalizzazione, nella standardizzazione e nella ottimizzazione dei processi interni ed esterni.

In un mondo sempre più globale dove tutto si risolve con un click, percepiamo la volontà di sostituire il know how specifico, che è ancora insostituibile, con le macchine e/o con l'intelligenza artificiale.

È quindi indubbio che il nostro settore stia subendo e subirà ancora nei prossimi anni, profonde trasformazioni che lo modificheranno. Ciò, però, non vorrà dire che le imprese di spedizioni spariranno. Come hanno saputo fare nel corso degli anni passati, cambieranno, si trasformeranno.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Oggi la sfida che dobbiamo affrontare è unica e, forse, anche ad armi impari. Non possiamo solo denunciare la corsa crescente da parte dei vettori marittimi al gigantismo navale; come imprenditori e manager dobbiamo reagire a certe situazioni di mercato. Vedo nelle nostre imprese lo spirito combattivo che ci ha sempre caratterizzato ben declinato in questa sfida innovando, investendo e reinventandosi; confido che il Pnrr possa essere un'ulteriore leva a supporto della internalizzazione delle nostre imprese.

Le risposte che la categoria sta dando alla mancanza di spazi e di certezze del mercato evidenziano la natura unica dello spedizioniere che risponde organizzando in proprio voli e viaggi, noleggiando velivoli e navi container. Inoltre, offre alla clientela nuove soluzioni come la via ferroviaria per i trasporti Asia – Europa o trasporti intermodali nave / aereo.

Per meglio affrontare la contesa con i nuovi player che entrano nel nostro mercato, le grandi multinazionali, ma non solo loro, stanno procedendo con acquisizioni che possano dargli quella massa critica necessaria per competere nel futuro.

Un'ultima riflessione: la fragilità di approvvigionamento delle catene globali del valore ha messo in evidenza la strategicità della filiera logistica, così come sottolinea sempre correttamente Confetra (che avrà modo di approfondire l'argomento nel corso dalla Agorà che si terrà il prossimo 16 novembre). Questo è un enorme vantaggio per le imprese di spedizioni che, meglio di ogni altro operatore, sanno gestire l'intera filiera di trasporto, rispondendo in tempi rapidi alle criticità, trovando soluzioni diversificate a colli di bottiglia che si possono venire a creare. È sempre stato il lavoro dello spedizioniere, quello di saper risolvere problemi: nessun'altra categoria ha la stessa capacità progettuale poiché pochi sono attivi nei vari ambiti e modalità necessari per spostare le merci.

Sono quindi fiducioso sul futuro delle nostre imprese anche se vedo una criticità che in Italia facciamo fatica a superare e che potrebbe essere un ostacolo: l'incapacità di collaborare tra noi, creando reti di imprese o Associazioni temporanee d'impresa (Ati), in particolare tra le imprese medio piccole, per generare quella massa critica necessaria a sviluppare progettualità condivise come invece succede in altri paesi Europei. Su questo dobbiamo lavorare e credo che la Fedespedi possa giocare un ruolo di guida e di indirizzo estremamente positivo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.

confetra 75° Dal 1946

Data 14/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Bellanova: “Logistica protagonista della ripresa economica”

Le parole della viceministra all’evento di Confetra Emilia-Romagna. Nicolini: “Ok alle risorse del PNRR per infrastrutture e trasporti, anche se siamo scettici sulla forma”

Ravenna – “Usciamo da un periodo terribile. Stiamo superando la crisi grazie alla resilienza di imprese e lavoratori. Oggi però trainiamo l’Eurozona e la logistica sarà protagonista della ripresa economica nazionale”.

Con queste parole, la viceministra alle Infrastrutture e Mobilità **Teresa Bellanova** ha concluso in mattinata l’evento promosso da Confetra Emilia Romagna dedicato a “Logistica e Pnrr: scenari, opportunità, progetti per l’Emilia Romagna e per l’Italia”.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha ricordato che “il PNRR destina al settore infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente, non possiamo non accogliere favorevolmente il PNRR anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo”.

Nicolini ha ricordato che l’Emilia-Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5% dell’intera industry logistica nazionale: “Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia ed in Europa”.

Non a caso **Silvia Moretto**, presidente Fedespedi e vicepresidente di Confetra, ha sottolineato come “nell’ultimo anno la logistica si è ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese”.

Gli investimenti previsti sul porto di Ravenna sono un esempio della programmazione competitiva dell’Emilia-Romagna “al servizio dell’industria manifatturiera dell’intero Paese”, ha commentato il presidente dell’Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, **Daniele Rossi**. “Tra fondi pubblici e privati sono in corso lavori per circa 1 miliardo di euro. A giorni ci sarà la posa della prima pietra per il cantiere dell’hub portuale che porterà i fondali prima a meno 12,50 metri e a ruota a meno 14,50. Verranno fatte nuove banchine e potenziate quelle attuali, avremo 200 ettari di aree logistiche. Più gli investimenti nel green port con l’elettrificazione delle banchine, e un nuovo investimento privato sul terminal crociere. Senza dimenticare che a fine ottobre sarà operativo il primo deposito di GNL di Pir-Edison, il primo lungo le coste continentali”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Proprio prevedendo lo sviluppo dei traffici nei prossimi anni alla luce degli investimenti previsti, **Alessandro Panaro** di SRM ha precisato che "le catene logistiche collegate con il porto di Ravenna sono tutte filiere molto lunghe. In tempi di near shoring, occorre riflettere".

Bernard Kunz, consigliere di Hupac SA auspica alleanze per superare l'handicap derivante dall'assenza in Italia di un grande player globale nel cargo ferroviario, a differenza di Germania e Francia. "Credo nelle potenzialità dell'Emilia Romagna e del porto di Ravenna". Sempre in riferimento agli investimenti, il presidente di Confetra Emilia-Romagna, **Danilo Belletti**, ha auspicato che "uno sfoltimento consistente alla burocrazia e un taglio dei tempi tra quando vengono gli interventi e l'effettivo avvio dei cantieri. Non possiamo più permetterci di aspettare 20 anni per avere una infrastruttura, soprattutto ferroviaria, ma anche stradale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Cena Conviviale Assotosca 2021: immagini e commenti della serata

Il 7 settembre 2021 si è svolta a Firenze, nella magnifica cornice dello storico Museo Stibbert di Firenze, la Cena Conviviale di ASSO.To.S.C.A. – Associazione Toscana Spedizionieri Corrieri e Autotrasportatori. L'evento giunto alla sua sesta edizione, è l'occasione per accrescere le conoscenze fra le imprese che operano nel settore delle spedizioni, vettori aerei, handler.

Hanno presenziato i maggiori esponenti del sistema confederale (Confetra) e i rappresentanti delle più importanti Istituzioni fiorentine e toscane.

Il Presidente Mario Bartoli dopo il saluto di benvenuto agli intervenuti, ha fatto un breve cenno sugli ultimi dati Istat del settore rilevando che l'export toscano ha registrato nel primo trimestre 2021 un incremento pari al 11,3%, contribuendo da solo per 1 punto percentuale alla crescita dell'export nazionale e che Il traffico della Via aerea al 31 luglio è aumentato del 14,3% così come il traffico della Via Mare (dato riferito al 1 trimestre) del 3%.

Bartoli ha sottolineato che tuttavia ci sono diverse problematiche che affliggono i due settori, come la carenza di containers e aerei poiché buona parte delle compagnie non ha rimesso i voli sulla tratta da e per l'Italia.

Questa situazione fa si che le compagnie aeree e marittime aumentino i prezzi dei noli, in particolare su alcune rotte commerciali come quella tra Asia e Europa. Tali aumenti straordinari seguitano ad impattare sull'operatività delle imprese nazionali, non solo riguardo al costo delle materie prime, ma anche per i **forti ritardi sui tempi di consegna** con i possibili riflessi negativi nei rapporti con la clientela.

E' seguito un breve intervento del Presidente di Confetra Guido Nicolini, che ha voluto sottolineare come ASSO.To.S.C.A., nata nel 1963, sia un'associazione storica del sistema confederale e che recentemente si è resa parte attiva nella costituzione di CONFETRA TOSCANA, organismo che rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie del nostro settore.

Parte del ricavato della serata è andato all'Associazione **"L'Amore di Matteo Coveri" ONLUS**, dedita al progetto che studia la molecola che inibisce i tumori infantili.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

“Alcuni grandi caricatori italiani pensano di abbandonare la resa franco fabbrica”

Ad oggi forse vale quanto una goccia nel mare ma il segnale che arriva è importante: “Alcuni grandi gruppi produttori di piastrelle del distretto della ceramica di Sassuolo stanno seriamente ragionando sull’opportunità di rivedere i termini di resa commerciale delle proprie merci in export. Da Ex-works a Fob o in alcuni casi addirittura Cif (franco destino)”.

Ad annunciarlo è stato Guido Nicolini, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, in occasione di un convegno organizzato questa settimana a Ravenna da Confetra Emilia Romagna. In un Paese dove oltre il 70% dell’export si affida, in termini di logistica e trasporto, a controparti estere, la volontà di avere maggiore controllo sulla distribuzione dei propri prodotti è un indicatore importante.

A SUPPLY CHAIN ITALY lo stesso Nicolini ha poi specificato che, “rispetto ad altre regioni d’Italia, l’Emilia Romagna risulta virtuosa perché il 56% delle aziende finora ha scelto di vendere franco fabbrica, dunque une percentuale contenuta rispetto alla media nazionale. Ora però ci sono grandi aziende che stanno valutando le rese di vendita Fob e Cif perché pensano di poter gestire meglio la propria logistica interna in questo contesto di mercato particolarmente complicato. In particolare l’auspicio è quello di efficientare e migliorare i trasporti dai propri magazzini e avere maggiore controllo sull’organizzazione dei flussi in uscita che altrimenti risultano disordinati” e quindi maggiormente critici e *time* oltre che *cost consuming*.

Nel corso del convegno il presidente di Confetra ha parlato anche del Piano nazionale di Ripresa e resilienza (Pnrr) “che destina al settore infrastrutture-logistica-trasporti circa 60 miliardi di euro su 220, oltre il 25%. Complessivamente non possiamo non accogliere favorevolmente il Pnrr anche se rimaniamo scettici sulla forma, occorre la collaborazione di tutti per riuscire ad attuare un piano di investimenti di questa portata che deve avere come obiettivo un rilancio duraturo”.

Nicolini ha ricordato che l’Emilia Romagna registra 10 mila imprese logistiche attive, il 9,5%

dell’intera industry logistica nazionale: “Con il porto di Ravenna, la rete degli interporti di Parma e Bologna, i terminal intermodali privati, questa regione può primeggiare in Italia e in Europa”.

Silvia Moretto, presidente Fedespedi e vice presidente di Confetra, ha sottolineato come “nell’ultimo anno la logistica si sia ripresa un posto centrale anche nel nostro Paese. Innovazione, sostenibilità e resilienza sono necessari per competere e sostenere il Sistema Paese”.

Quattro sono secondo Moretto gli obiettivi da raggiungere a livello nazionale: “l’applicazione del Sudoco e l’attivazione di laboratori di analisi convenzionati, l’utilizzo della lettera di vettura elettronica E-Cmr, l’interoperabilità dei port community system e la riforma del codice civile sul contratto di spedizione”. A livello globale, invece, le sfide che attendono il settore degli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

spedizionieri, sono “la revoca o modifica del Consortia block exemption regulation” per le compagnie di navigazione attive nel settore container e “l’eliminazione per lo shipping, o la limitazione alle attività marittime” dei benefici fiscali concessi sempre alle grandi realtà armatoriali.

N.C.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Hupac pronta ad allearsi con Interporto Bologna e porto di Ravenna per avviare nuovi treni

L'operatore intermodale svizzero Hupac ha in programma di incrementare i treni container dai porti liguri (Genova in particolare) e aprire una nuova direttrice di traffico lungo la dorsale Adriatica per il trasporto via treno di mezzi gommati sfruttando l'interporto di Bologna e il porto di Ravenna. Un progetto complementare, se non sinergico, rispetto a quello di cui recentemente aveva parlato anche Eugenio Grimaldi, manager dell'omonimo gruppo armatoriale partenopeo, esprimendo il proprio interesse a investire sullo scalo portuale romagnolo e sull'interporto felsineo per incrementare i rotabili trasportati fra Est Mediterraneo e Centro Europa attraverso l'Italia.

Intervenendo a un convegno organizzato nei giorni scorsi da Confetra Emilia Romagna, l'ex amministratore delegato e oggi consigliere d'amministrazione di Hupac, Bernhard Kunz, ha parlato in questi termini dei piani futuri della società in Italia: "Abbiamo già avviato un'importante alleanza con Psa e con Logtainer" per il trasporto di container da e per il porto di Genova, ma "abbiamo interesse a puntare anche sull'interporto di Bologna e sul porto di Ravenna per fare crescere il traffico intermodale".

Proseguendo nel suo discorso il vertice di Hupac ha specificato che "lo scalo di Ravenna ha una posizione ideale per sviluppare maggiormente il trasporto di bilici tra il Mediterraneo Orientale (soprattutto Grecia) e Centro Europa con l'interporto di Bologna che ha la possibilità di essere un terminal gateway molto importante. Fino ad oggi quasi tutto il traffico passa dal porto di Trieste ma noi vogliamo e stiamo pensando di lanciare nuovi servizi di trasporto ferroviario intermodale attraverso Bologna che in prospettiva potrebbe consentirci di catturare anche traffico con origine/destinazione il Sud Italia".

L'idea dunque è quella di puntare su una nuova via di transito per il trasporto di semirimorchi e carichi rotabili sfruttando gli scali dell'Emilia Romagna, regione nella quale Hupac già opera e dove nel 2023 aprirà un nuovo inland terminal a Piacenza. "In futuro i porti che non saranno collegati direttamente alla ferrovia e non avranno collegamenti intermodali efficienti perderanno la possibilità di sfruttare al massimo le proprie potenzialità di crescita" ha sottolineato ancora Kunz. Che a proposito anche dei carichi containerizzati ha detto: "In futuro non li faremo più passare dal Nord Europa ma li scarichiamo nei porti italiani e li rilanciamo verso Svizzera e Germania. Hupac crede tantissimo negli scali marittimi per far passare l'Italia dal 19° ai primi 10 posti della classifica Logistics Performance Index".

A questo proposito, per ciò che riguarda il Nord-Ovest d'Italia, secondo quanto appreso da SUPPLY CHAIN ITALY l'operatore intermodale svizzero starebbe valutando e discutendo l'opportunità di aprire il capitale azionario del suo moderno terminal intermodale di Basilea al

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

colosso terminalistico Psa che da un paio d'anni opera treni container fra le banchine del porto di Genova Prà e la stessa città svizzera (il capolinea attuale è però presso un altro terminal). Se effettivamente il matrimonio dovesse prendere forma si replicherebbe un progetto simile a quello avviato sempre da Hupac insieme alla compagnia di navigazione cinese Cosco nel 2019 per realizzare e gestire congiuntamente un inland terminal a Duisburg al servizio in quel caso dei porti nordeuropei.

Nicola Capuzzo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PICCOLO
Giornale di Trieste

confetra
Dal 1946

Data 18/09/21
Pagina 16
Foglio 1/2

Lo sviluppo sul mare

Porto franco di Trieste in regime extradoganale Primo passo al Senato

Approvata dalla Commissione la risoluzione mirata a chiedere a Bruxelles l'inserimento dello scalo nell'elenco speciale in base al Trattato di Parigi del 1947

Riccardo Coretti · TRIESTE

Dopo anni di lotte, richieste, ipotesi, ma anche lunghi silenzi, forse ci siamo, come hanno sottolineato i sindacati dei lavoratori portuali in un recente convegno. La risoluzione proposta nei giorni scorsi dal senatore Tommaso Nannicini e appoggiata dal governo potrebbe dare inizio a un iter mirato a riconoscere l'extradoganalità territoriale del Porto di Trieste.

Il condizionale resta d'obbligo se si pensa che la normativa di riferimento è quella del Trattato di pace del 1947 e del famoso Allegato VIII. Stavolta però un primo passo concreto è stato fatto, per ottenere che allo scalo del Friuli Venezia Giulia venga riconosciuto ciò che sta aspettando da decenni.

Ma che cosa significherebbe ottenere il riconoscimento dell'extradoganalità? Prezzi buoni come nelle zone franche di altre parti d'Italia e del mondo? No. Il fronte comune, stavolta davvero unito, fatto da lavoratori – che vogliono vedere riconosciuti diritti legati al Porto Franco Internazionale –, operatori portuali, politica e Autorità di sistema portuale punta all'industrializzazione. Non solo traffico di merci in zona di regime extradoganale, ma anche insediamenti dove lavorare merci, vigente lo stesso regime. Attività insomma che siano legate al traffico merci ma coi vantaggi che il Trattato ha riconosciuto a Trieste senza che fossero mai pienamente applicati. Questo vorrebbe dire dare fiato all'economia: manifattura e posti di lavoro.

La risoluzione di Nannicini invita il Governo – che tramite il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Vincenzo Amendola, si è già detto disponibile – a chiedere alla Commissione europea di metterci nella lista corretta delle zone a regime speciale. E quindi «... a mutare l'attuale status doganale del Porto Libero di Trieste da "regime di zona franca europea" a quello di "luogo escluso dal territorio doganale dell'Ue"...»

Il lavoro svolto finora non è stato semplice. La Regione, i lavoratori, l'associazione delle aziende impegnate in porto e l'Authority hanno fatto sentire la propria voce. Per contro, il sottosegretario Amendola ha espresso un sostegno inequivocabile, ritenendo che la proposta di modifica del all'articolo 4 del regolamento (Ue) 952/2013 sia in linea con l'Allegato VIII del Trattato di pace tra l'Italia e le potenze alleate e associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947: in esso si contempla la creazione del Libero Porto di Trieste, sottoposto alle autorità del Libero Territorio di Trieste e caratterizzato da un peculiare regime di libera circolazione di merci e servizi senza il pagamento di oneri doganali (extradoganalità).

Francesco Russo, vicepresidente del Consiglio regionale e in corsa per la poltrona di sindaco di Trieste, prova a togliersi qualche sassolino dalla scarpa, ricordando i tempi in cui è stato senatore. «È una notizia che potrebbe davvero cambiare la storia dei Punti Franchi triestini. È un percorso iniziato con la sdemanializzazione» (che lo stesso Russo aveva proposto e ottenuto) «ormai sette anni fa e mi fa piacere ricordare a chi allora mi attaccava che da quel momento insieme a Zeno D'Agostino sono stati fatti passaggi decisivi. Il sottosegretario Amendola - così Russo - ha potuto dare parere favorevole anche a nome del Mef (il ministero dell'Economia e finanza) che in passato tante volte aveva espresso riserve. A fronte di questo impegno il centrodestra in questi anni è stato a guardare. Speriamo sia venuto il momento di lavorare tutti insieme».

Soddisfazione viene espressa anche da Stefano Visintin, alla guida di Confetra Friuli Venezia Giulia (la confederazione regionale delle categorie degli Spedizionieri internazionali, Terminalisti, Agenti marittimi e Spedizionieri doganali). «Confidiamo che le istituzioni italiane sapranno trovare il modo migliore per il corretto inquadramento del Porto franco internazionale nel Codice doganale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PICCOLO
Giornale di Trieste

confetra
Dal 1946

Data 18/09/21
Pagina 16
Foglio 2/2

dell'Unione europea, realizzando quanto enunciato nella risoluzione» commenta Visintin. Una dichiarazione più soft di quanto Confetra aveva già avuto modo di esprimere nei giorni scorsi, quando aveva ricordato gli «anni di duro lavoro e approfondimenti sul concetto di extradoganalità del nostro Porto» che sembrano aver portato a un passo dal vedere correttamente riconosciuta la possibilità di sviluppare anche insediamenti industriali nei Punti franchi.

Gli imprenditori ora chiedono «unità e coerenza a tutte le forze politiche» per affrontare ciò che attende non solo la città di Trieste ma tutto il territorio regionale. La seconda puntata infatti si prospetta interessante, perché, pur dovendosi inquadrare nelle regole dell'Unione europea, a nessuno sfugge l'unicità (a livello europeo) del regime che dovrebbe regolare il Porto di Trieste. —

IL PARERE

L'esecutivo

In sede di 14.a Commissione permanente al Senato, il sottosegretario Vincenzo Amendola ha espresso «la posizione favorevole del Governo sullo schema di risoluzione» proposto dal senatore Nannicini - si legge nel resoconto parlamentare - ritenendo che la proposta di modifica dell'art. 4 del regolamento appare «in linea con l'Allegato VIII» in cui si contempla la creazione del Libero Porto di Trieste, sottoposto alle autorità del Libero Territorio di Trieste e caratterizzato da regime di libera circolazione di merci e servizi senza il pagamento di oneri doganali

OGGI

L'illustrazione

Saranno i senatori Tatjana Rojc (foto) e Tommaso Nannicini, economista e relatore dell'atto, a illustrare questa mattina alle 10 al Caffè San Marco di Trieste (via Battisti 18) iter e contenuti della risoluzione approvata dal Senato nei giorni scorsi per l'attuazione del regime di Porto franco internazionale a Trieste, con il contributo tecnico il presidente di Confetra Fvg, Stefano Visintin. Parteciperà all'incontro la presidente del gruppo Pd alla Camera Debora Serracchiani.

LO SCALO GIULIANO
UNO SCORCIO DEL PORTO DI TRIESTE CON IL MOLO SETTIMO IN PRIMO PIANO

Russo: «Partiti dalla sdemanializzazione, ora speriamo sia venuto il momento di lavorare insieme»

Il governo rappresentato dal sottosegretario Amendola si è detto disponibile ad attivarsi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA GAZZETTA MARITTIMA

confetra 75° Dal 1946

Data 18/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Per Trieste ok del Senato al Porto Franco

TRIESTE – Da Confetra Venezia Giulia arriva un confortante messaggio sul porto franco triestino. Gli operatori regionali della logistica hanno scritto: "Grande soddisfazione per l'approvazione da Parte del Senato della Repubblica della risoluzione sulla piena e corretta attuazione del regime di Porto franco internazionale di Trieste. L'operoso silenzio che abbiamo adottato in questi anni sta dando i suoi frutti".

La confederazione regionale delle categorie degli spedizionieri internazionali, terminalisti, agenti marittimi e spedizionieri doganali, "esprime grande soddisfazione per il risultato storico raggiunto pochi giorni fa al Senato. Dopo anni di approfondimenti tecnici sullo speciale regime e di convincimento della politica regionale e nazionale, ora siamo al dunque. Particolare ringraziamento va al consigliere regionale Giacomelli che ha raccolto la ns. istanza per l'audizione in Consiglio regionale tenutasi nel luglio 2020, approvata all'unanimità dei Gruppi consiliari presenti in Aula. Tale importante supporto politico locale ci ha poi permesso di alzare ulteriormente l'asticella e, con il lavoro ed il supporto congiunti della Sen. Rojc e del Sen. Nannicini, l'8 giugno scorso abbiamo potuto illustrare alla Commissione per le Politiche Europee del Senato della Repubblica quale sia il potenziale della corretta applicazione del regime di Porto franco internazionale. È di pochi giorni fa l'approvazione della risoluzione del Senato, proposta dal Sen. Nannicini in qualità di relatore, che permetterà ora di avviare l'interlocuzione con le Istituzioni Europee per chiarire nel merito l'applicazione dello speciale status del Porto di Trieste.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PICCOLO
Giornale di Trieste

confetra
Dal 1946

Data 19/09/21
Pagina 34
Foglio 1/2

I candidati sul Porto in regime extradoganale: «La strada è giusta»

Le reazioni alla risoluzione del Senato, illustrata in città dai dem Nannicini e Rojc Dipiazza-Russo: nuove scintille. Richetti: «Impegno dal viceministro Castelli»

Giovanni Tomasin

La risoluzione del Senato sull'extradoganalità del Porto di Trieste è un fulmine a ciel sereno sulla campagna elettorale. Fino a qualche anno fa la politica nostrana avrebbe relegato l'allegato VIII e annessi ad anticaglia per indipendentisti: oggi semmai si fa a gara per intestarselo.

Ieri mattina è stato lo stesso senatore Tommaso Nannicini, relatore del testo in commissione, a spiegare il senso della risoluzione in una conferenza stampa del Pd assieme alla collega Tatjana Rojc e al presidente di Confetra Stefano Visintin. «La risoluzione è un passo concreto perché utilizza le prerogative della commissione per aprire un dialogo diretto con la Commissione europea, a cui diciamo: rivedere lo status del porto e riconoscerne l'extradoganalità è importante per l'Italia e per l'Europa stessa». Ora la palla passa al governo e all'Ue, ha concluso, «ma il parlamento vigilerà perché le risposte siano concrete, e non burocratiche o di maniera».

I candidati sindaco come la vedono? Per l'uscente Roberto Dipiazza l'opposizione cerca di intestarsi il tema: «C'è ancora chi è fermo al "noi" e "loro" mentre c'è chi, come il sottoscritto ed il centrodestra, lavora unito per il futuro della città, senza distinzioni tra chi ha verità assolute e chi no». Dipiazza accusa poi lo sfidante del centrosinistra Francesco Russo di «tirare per la giacchetta» Zeno D'Agostino, «con cui lavoriamo quotidianamente per il futuro del porto e della città cercando di non creargli imbarazzo, come fa lui»: «Se il vento è cambiato, è proprio grazie al nostro lavoro serio e coordinato». Dal canto suo Russo vede nella risoluzione un «passaggio decisivo», in linea con la "sua" sdemanializzazione: «Lo è perché in commissione il governo ha dato parere favorevole con il silenzio assenso del Mef, che finora si era sempre opposto. Per arrivare fin qui, c'è stato molto lavoro da parte di tante persone, tutte però del centrosinistra. Il centrodestra su questi temi o non ha fatto nulla, o ha fatto ostruzione come sulla sdemanializzazione o il piano regolatore portuale. Senza dimenticare che se fosse per loro oggi alla torre del Lloyd ci sarebbe ancora Marina Monassi». La candidata del M5s Alessandra Richetti osserva che il Ministero economia e finanze avrà un ruolo vitale nei prossimi passaggi: «In questi giorni abbiamo invitato la viceministro Castelli per farla incontrare con Zeno D'Agostino proprio per questo motivo, si è presa l'impegno di portare a compimento questo iter, mettendo la ciliegina sulla torta. Bisogna far capire all'Italia, in primo luogo, che l'extradoganalità del porto è un vantaggio per tutto il Paese: è una via per non perdere il know how di aziende italiane ed europee che altrimenti delocalizzano».

Per Franco Bandelli di Futura «è un tema fondamentale, non solo per la logistica ma per l'aspetto di lavorazione delle merci. Siamo favorevoli a questo cammino, come abbiamo sempre sostenuto la battaglia di D'Agostino per la retroportualità, spazi a cui si possano applicare i punti franchi».

Riccardo Laterza di Adesso Trieste afferma: «È un primo, importante tassello tra quelli di cui abbiamo bisogno in questa città per invertire veramente la rotta. Va rinnovato ad esempio il protocollo di Trieste Città della Conoscenza, così da favorire l'insediamento di industrie ad alta tecnologia. Serve anche dotare la città degli spazi necessari per fare impresa. Porto vecchio ha tutte le caratteristiche per insediare industrie ad alto valore aggiunto, che darebbero quel lavoro di qualità, con salari degni». Anche Aurora Marconi di Trieste Verde punta sul Porto vecchio: «Il porto franco internazionale è interessante non tanto per le navi che caricano in franchigia, quanto per la possibilità di lavorare le merci e trasformarle in prodotti finiti tax free. Bisognerà dare spazi a questa opportunità, e l'antico scalo per noi va destinato ad attività economiche».

Passando agli ambiti autonomisti, Arlon Stok della civica Podemo osserva: «La risoluzione di fatto non cambia nulla perché non tocca due nodi fondamentali: la governance del Porto, che per l'Allegato VIII dev'essere autonoma, e gli aspetti finanziari. Secondo il Trattato di Pace il Free Port deve riversare la totalità di quanto generato all'interno del territorio di Trieste, serve perciò un nuovo e più trasparente Fondo Trieste». Così invece Giorgio Marchesich della Federazione del Tlt: «Fa piacere che ora tutti ce lo riconoscano, ma ricordiamo che i trattati impongono una zona franca integrale,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PICCOLO
Giornale di Trieste

confetra
Dal 1946

Data 19/09/21
Pagina 34
Foglio 2/2

dovremmo essere una piccola Montecarlo dell'Adriatico. Resta il fatto che avevamo e abbiamo ragione, gli elettori ci ascoltino: un'autonomia integrale è ormai a portata».—

Tommaso Nannicini e Tatjana Rojc ieri a Trieste. Foto di Andrea Lasorte

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Governo ha dato il via alle richieste di ristori per i terminal portuali

"Per sostenere il settore dei terminal portuali per lo sbarco e l'imbarco di persone, penalizzato dalla crisi pandemica, salvaguardare i livelli occupazionali e l'efficienza del trasporto marittimo, le imprese di gestione possono presentare richiesta di ristori. Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanza, Daniele Franco, ha firmato il decreto che consente agli operatori di accedere al fondo di 20 milioni di euro, istituito con la legge di bilancio per il 2021, per compensare la riduzione dei ricavi conseguente alle limitazioni delle attività e quindi al calo di passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020". Lo ha reso noto lo stesso dicastero romano di piazzale Porta Pia, precisando che "la richiesta di contributo può essere presentata, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione del decreto, dalle imprese che hanno registrato una perdita di ricavi rispetto alla media dello stesso periodo del biennio precedente. Nel calcolo della riduzione dei ricavi si deve tenere conto anche dei maggiori costi per igienizzazione e sanificazione dei mezzi e per l'acquisto dei dispositivi di protezione individuale e dei minori costi connessi alla riduzione dei servizi e di quelli derivanti dagli ammortizzatori sociali per il personale".

Il riferimento di questa comunicazione è alla legge di bilancio 2021 dove il comma 666 dell'articolo 1 prevede che "…in considerazione dei danni subiti dall'intero settore dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone a causa dell'insorgenza dell'epidemia di Covid-19 e al fine di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo e del comparto crocieristico dei terminal portuali, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi conseguente al decremento di passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio".

Le società terminalistiche, dopo molti mesi di attesa e ottenuto il via libera della Commissione europea sulla norma, potranno ora passare dunque all'incasso.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LOGISTICA & Trasporti

confetra 75° Dal 1946

Data 22/09/21

Pagina 48

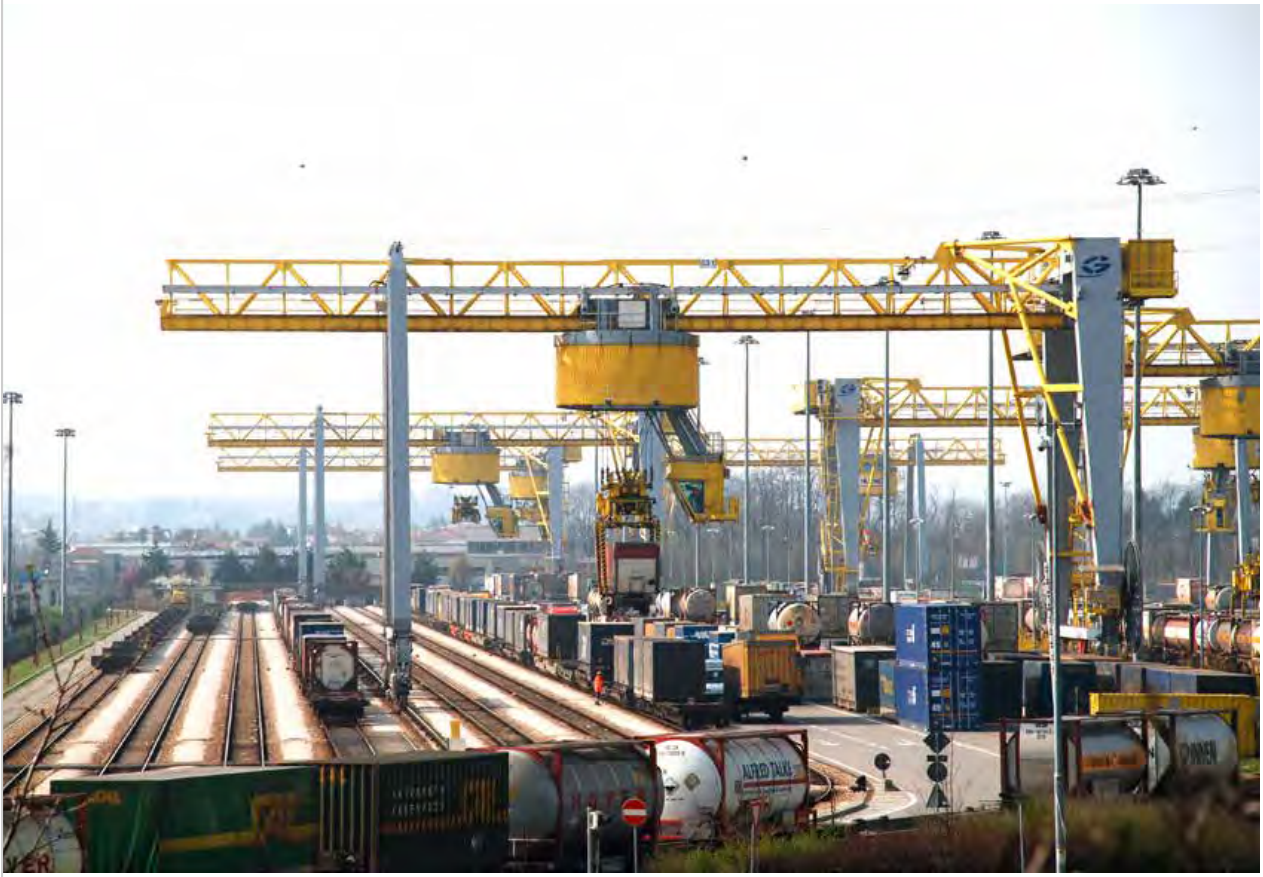
Foglio 1/4

INTERPORTI

Non più cenerentole

Gli interporti italiani vogliono uscire dell'ombra consci della loro importanza sociale ed economica

di Morena Pivetti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

C'è un bel da spulciare e cercare ma il termine interporto nei documenti ufficiali, anche molto recenti, del Governo e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, da Italia Domani - come è stato ribattezzato dal presidente del Consiglio Mario Draghi il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - all'Allegato Infrastrutture e Trasporti al Def 2021 preparato dal ministro Enrico Giovannini, è pressoché introvabile. Una vera e propria Cenerentola, persino lo SNIT, il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti - ovvero il sistema che individua infrastrutture, puntuali e a rete, di interesse nazionale ed internazionale struttura portante del sistema di trasporto passeggeri e merci italiano – non gli dedica un capitolo ad hoc. Eppure, nella rivoluzione verde e transizione ecologica come nelle infrastrutture per una mobilità sostenibile e una logistica efficiente e digitalizzata, due delle missioni di Italia Domani, gli interporti italiani hanno buone carte da giocarsi: proprio da questi poli passa l'intermodalità, lo scambio tra trasporto su gomma e trasporto via ferrovia, sempre più strategico per contenere le emissioni di Co_2 e centrare il net zero emission che l'Unione Europea si è data come obiettivo per il 2050. E passa, contemporaneamente, lo sviluppo di un sistema logistico a servizio dell'export e della manifattura nazionale, delle supply chains e della distribuzione delle merci per il consumo interno. Tanto più in questa fase di crescita tumultuosa dell'ecommerce e dei volumi che movimenta.

Interporti e ingrosso alimentare: un connubio per la crescita

Le 23 società, pubbliche e private, riunite nell'Unione Interporti Riuniti sembrano, però, decise a sfruttare il momento favorevole: a fine luglio hanno dato vita a un'alleanza storica con Italmercati, i mercati alimentari all'ingrosso più importanti d'Italia, e intanto presidiano i lavori del Parlamento alle prese con la legge quadro che riordina il settore e adegua la legislazione a trent'anni dal provvedimento che li ha fatti nascere – la legge 240 del 1990 – mentre a novembre si sono suddivisi 45 milioni di finanziamenti a valere sulla programmazione 2018-2020, in attesa di ricevere altri 50-55 milioni a dicembre. Cominciamo dalla notizia di mezza estate e dall'identikit dei due soggetti firmatari del protocollo d'intesa "per lo sviluppo di un'attività congiunta a livello associativo". Da una parte la rete nazionale degli interporti, impianti collocati su tutti i corridoi Core europei che attraversano l'Italia e sulle principali direttrici di trasporto nazionali che smistano 65 milioni di tonnellate di merci l'anno su 32 milioni di metri quadrati di servizi logistici, 3 milioni di mq di terminal e 5 milioni di mq di magazzini, con 50mila treni arrivati/partiti nel 2019 e 25mila mezzi pesanti, operati da 1.200 aziende di trasporto e logistica con oltre 20mila addetti. Dall'altra parte Italmercati, 17 centri di distribuzione che movimentano 5 milioni di tonnellate di merce l'anno tra ortofrutta, prodotti ittici e carne, dove lavorano più di 23mila addetti: strutture importanti come Sogemi a Milano, Veronamercato, Caab a Bologna, Car-Scpa a Roma, Maap Padova e Caan Scpa Napoli. "L'obiettivo – annunciano i contraenti - è apportare un significativo contributo al miglioramento della competitività del sistema produttivo e logistico nazionale", promuovendo nuove forme di collaborazione sia "per sviluppare modelli virtuosi legati alla transizione ecologica" sia per incrementare le performance dell'agroalimentare nazionale rispetto ai mercati italiano ed europeo. "E' un passaggio importante per le realtà che rappresentiamo – ha spiegato Matteo Gasparato, presidente

Dagli interporti italiani passa l'intermodalità, lo scambio tra trasporto su gomma e trasporto via ferrovia, sempre più strategico per contenere le emissioni di Co_2 e centrare il net zero emission che l'Unione Europea si è data come obiettivo per il 2050

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INTERPORTI

Gli interporti hanno una doppia vocazione: l'anima immobiliare, ovvero la concentrazione in un unico polo di attività logistiche, di magazzinaggio, di fornitura alle supply chain, di distribuzione delle merci, di scambio gomma-gomma e l'anima intermodale, lo scambio tra gomma e ferrovia

di Quadrante Europa di Verona, rieletto per la terza volta presidente di Uir lo scorso ottobre -, un segnale forte a fare squadra per uno sviluppo sostenibile, a supporto della crescita interna e delle sfide che si attendono sui mercati internazionali. Gli interporti possono rappresentare un fattore strategico di competitività a livello produttivo e distributivo per l'agroalimentare". Gasparato ha poi elencato i vantaggi che ne possono derivare: la riduzione delle operazioni di movimentazione e di trasporto e dei volumi immagazzinati, con conseguente riduzione dei costi di investimento e di esercizio e aumento del livello dei servizi. "In particolare, la morfologia del Paese può essere d'aiuto – ha continuato – per provare a immaginare una sinergia tra la produzione agroalimentare e il trasporto intermodale sulle direttrici Nord-Sud tirrenica e adriatica, dalle aree di produzione del Sud Italia ai grandi mercati di consumo del Nord. L'intermodalità è fondamentale per l'organizzazione di nuovi e più efficienti servizi richiesti dalla moderna distribuzione dei prodotti agroalimentari". "I mercati all'ingrosso si configurano sempre con maggiore forza – ha completato Fabio Massimo Pallottini, presidente di Italmercati – come i grandi poli per il commercio del prodotto agroalimentare e come luoghi non solo di vendita ma anche e sempre più di logistica. Per questo vorrei invitare anche altri soggetti a farsi avanti e ampliare ancora di più questo sistema, per esempio gli aeroporti". Valutazioni condivise dal sottosegretario al Ministero delle Politiche Agricole, Francesco Battistoni, e dalla viceministra alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, Teresa Bellanova, intervenuti alla sottoscrizione dell'alleanza. "Il Pnrr sarà uno strumento essenziale – ha affermato Battistoni – per ammodernare le nostre reti di comunicazione. Come ministero avremo a disposizione 800 milioni per la logistica agroalimentare". Anche per Bellanova l'accordo Uir-Italmercati è "un passo avanti strategico per il sistema agroalimentare e la logistica intermodale". Da ultimo, ma non per ultimo, le due associazioni possono sviluppare progetti integrati di City Logistics, per una catena distributiva sostenibile, anche attraverso la ricerca e la sperimentazione nella gestione dei flussi, nell'impiego di mezzi elettrici e nella digitalizzazione.

Una funzione sociale a sostegno della transizione ecologica

I lunghi mesi della pandemia hanno favorito la scelta del treno e lo shift modale dalla strada per la movimentazione delle merci sulle distanze medio-lunghe e, di conseguenza, l'espansione dell'intermodalità. Lo conferma proprio l'Allegato Infrastrutture al Def che al capitolo "Impatto del Covid sulla logistica" scrive: "È interessante notare, inoltre, che tra le modalità meno impattate vi è il cargo ferroviario che, a fine 2020, ha fatto registrare un calo in termini di treni-chilometro di appena il 3% rispetto all'anno precedente, mentre i dati non ancora consolidati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

segnalano nel periodo gennaio-maggio 2021 addirittura un +25% rispetto allo stesso periodo del 2020 e, soprattutto, un +10% rispetto allo stesso periodo del 2019". Quanto agli interporti, secondo l'Almanacco di Confetra, pubblicato di recente, nel 2020 i treni totali movimentati sono diminuiti del 4,8% a 41.509 unità, un calo assai contenuto se si pensa alle settimane di lockdown e di sostanziale blocco delle attività economiche, mentre il traffico intermodale ha continuato a crescere: le UTI (unità di carico) del 7% a 971.281 unità, i TEU dell'8,5% a 1.745.302 unità. Il 2020 è stato, nonostante tutte le difficoltà, un anno di crescita per molte strutture, in particolare quelle del Nord: Padova, per esempio, ha accelerato battendo tutti i record precedenti, di movimentazione, di fatturato e di utile. Quest'anno la tendenza è ancora migliore, con gli indicatori di traffico in aumento: a Verona ad aprile le merci sono cresciute del 48%, a conferma dei dati citati nell'Allegato al Def. Certo, non tutti gli interporti hanno le stesse potenzialità e avranno, in futuro, le medesime opportunità di ricoprire un ruolo strategico nell'evoluzione delle supply chain nazionali ed internazionali. "Il quadro italiano è a macchia di leopardo – riconosce Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, esperto di Politica ed economia dei trasporti e da anni senior consultant -, ogni realtà è a sé stante, sia come struttura societaria, pubblica, mista o interamente privata, che come capacità operativa e potenziale futuro. Gli interporti sono infrastrutture territoriali e quindi funzionano al meglio laddove l'economia funziona, dove si produce e la manifattura è forte e dove si consuma". Spinedi ricorda la doppia vocazione degli interporti: l'anima immobiliare, ovvero la concentrazione in un unico polo di attività logistiche, di magazzinaggio, di fornitura alle supply chain, di distribuzione delle merci, di scambio gomma-gomma e l'anima intermodale, lo scambio tra gomma e ferrovia e quindi il contenimento dell'impatto ambientale. "Funzione che possiamo definire sociale, a sostegno della transizione ecologica – precisa il presidente –, e che non è esclusiva degli interporti: la svolgono altre infrastrutture come i terminal intermodali, gli scali merci, le piattaforme logistiche e altri operatori, in primis quelli ferroviari cargo. Nello sviluppo immobiliare il motore è stato ed è l'ecommerce, con i grandi courier internazionali come Dhl, Bartolini, Poste con SDA, che hanno fatto investimenti importanti nei nostri hub". Non stupisce quindi che siano una manciata, i 5-6 in posizione strategica al Nord e i 2 della Campania – Nola e Marcianise - che servono la grande area metropolitana di Napoli, gli interporti più dinamici e con entrambe le anime in pieno sviluppo sui 23 associati di Uir (Unione interporti riuniti). Quasi tutti, non a caso, figurano tra le prime quindici infrastrutture nella graduatoria europea: Quadrante Europa di Verona è al secondo posto e contende il primato a Brema, Parma è al settimo posto, Bologna all'ottavo, Padova al decimo, Nola all'undicesimo e Torino al quattordicesimo. Da segnalare anche Novara. Tra i piccoli cresce il peso di quelli legati al porto di Trieste, come lo stesso interporto della città e Cervignano, che si configurano come retroporto dello scalo. "Il testo di legge che ridisegna il ruolo degli interporti e si propone di rilanciarli, ora all'esame del Parlamento – conclude il presidente dell'Interporto di Bologna –, al momento non trova consensi unanimi, vedremo quale sarà il punto di caduta. Del resto, gli interporti si sono sempre sentiti figli di un Dio minore rispetto ai porti. Mi auguro che, soprattutto gli investimenti previsti da Italia Domani, oltre ai 50-55 milioni che ci dovrebbero essere assegnati direttamente a dicembre dopo i 45 milioni dello scorso novembre, servano per interventi veramente utili. Per esempio, per l'eliminazione di quei piccoli colli di bottiglia che diventano montagne da scalare, ostacoli insormontabili sul cammino della crescita del cargo ferroviario e dell'intermodalità, e per adeguare i binari, le gallerie, le stazioni e i terminal al cosiddetto treno europeo, quello con sagoma alta per il caricamento dei container, lungo 750 metri e fino a 1 chilometro. Sono ottimista: tutti gli investimenti in questa direzione funzionano e permetteranno agli interporti di svolgere al meglio il loro ruolo". //

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PICCOLO
Giornale di Trieste

confetra
Dal 1946

Data 23/09/21
Pagina 1
Foglio 1/1

«Sull'economia del mare non lasceremo più sola nel marketing l'Authority»

LINK: https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2021/09/23/news/sull-economia-del-mare-non-lasceremo-piu-sola-nel-marketing-l-authority-1.40734...

«Sull'economia del mare non lasceremo più sola nel marketing l'Authority» Il fondatore di Punto Franco su scalo e sviluppo Lilli Goriup 23 Settembre 2021 l'incontro Il candidato sindaco del centrosinistra Francesco Russo ha presentato i suoi punti programmatici per l'economia del mare. Alla conferenza stampa sono intervenuti anche Stefano Puzzer del Coordinamento lavoratori portuali Trieste (Clpt) e Stefano Visintin, presidente di Confetra Fvg, la parte sociale degli spedizionieri e operatori della logistica. È stato inoltre ricordato che nella Lista Russo-Punto Franco si candidano diversi lavoratori e portatori d'interesse del settore tra cui Nicola Sponza, in passato vicino al mondo dell'indipendentismo locale, che nel 2015 aveva fondato il movimento Uniti per Trieste per sfruttare i vantaggi economici del Porto franco internazionale e aveva contribuito a far nascere il Clpt. «Zeno D'Agostino ha dovuto fare ciò che il Comune non ha fatto e cioè marketing territoriale, spiegando le potenzialità di Trieste nelle principali piazze europee», ha detto Russo: «Non lasceremo più l'Authority portuale sola in questo. Sette anni fa con una mia legge iniziò l'opera di sdemanializzazione del Porto vecchio. Adesso il momento è decisivo: una risoluzione del Senato, con l'appoggio del governo, ha detto che non c'è contraddizione tra quanto previsto dall'Allegato VIII e la legislazione europea. Possiamo attrarre imprese affinché facciano attività manifatturiera nel retroporto. Ciò si lega al tema dell'innovazione, che passa per il progetto Trieste città dell'idrogeno e per le energie alternative: il Porto può essere volano partendo dall'elettrificazione delle banchine». Russo vuole servirsi del vantaggio derivato dai Punti franchi, istituire una delega specifica all'Economia del mare - cosa che, ha sottolineato, non compare esplicitamente nel programma del centrodestra -, creare una realtà specializzata di formazione per portuali e professioni del mare, individuare un'area alle spalle del Porto nuovo dove promuovere attività commerciali e spazi condivisi. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nicolini (Confetra): positive le parole di Draghi su ripresa e tasse

Ci sono segmenti della logistica - ha ricordato - che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown

informare - Accogliendo con favore le dichiarazioni rilasciate oggi dal primo ministro Mario Draghi in occasione dell'assemblea di Confindustria, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ricordato che «a più riprese Confetra ha chiesto di essere ascoltata con le altre associazioni di rappresentanza sulle decisioni che riguardano gli interventi prioritari per la ripartenza del Paese. Oggi - ha spiegato Nicolini - sentire il presidente Draghi auspicare un "patto economico, produttivo, sociale del Paese" mi ha colpito favorevolmente. Il premier ritiene che ci siano tantissime cose di cui discutiamo continuamente che possono essere materia di questo patto, a partire dall'utilizzo dei fondi del PNRR che, tra l'altro, sarà proprio il tema della nostra Agorà del 16 novembre».

Riferendosi alla promessa del premier di non procedere ad un aumento della pressione fiscale, il presidente di Confetra ha ricordato inoltre che la confederazione delle imprese logistiche italiane ha «sempre scongiurato l'aumento del carico fiscale e - ha aggiunto - ho apprezzato anche in questo caso le parole di Draghi quando ha detto che il governo non intende aumentare le tasse».

Per Nicolini ci sono altri punti sui quali è in atto una interlocuzione con alcuni ministri (in primis Giovannini e Orlando) «per favorire lo snellimento delle procedure burocratiche che riguardano l'utilizzo dei finanziamenti europei. Il fatto che gli indicatori economici riportino una crescita costante del Pil - ha osservato il presidente di Confetra - richiede un ulteriore sforzo in quanto ci sono segmenti della logistica che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown. Il PNRR rappresenta una opportunità unica che dobbiamo sfruttare al massimo, consapevoli di alcune pesanti difficoltà che attualmente riguardano la produzione manifatturiera». Nicolini ha fatto riferimento in particolare agli aumenti dei prezzi delle materie prime e dei noli delle navi, ai quali si contrappone la difficoltà nel reperimento dei container.

Per quanto riguarda lo snellimento burocratico, Nicolini ha auspicato «maggiori sinergie tra i livelli centrali di certi servizi e quelli territoriali, condizione imprescindibile della semplificazione». (inf)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

confetra 75° Dal 1946

Data 23/09/21

Pagina 28

Foglio 1/1

Il punto

Turisti e pacchi L'Italia torna a volare

di **Lucio Cillis**

Si torna a volare. Anche se per ora solo in Italia, a leggere i dati di Assaeroporti sui gestori nazionali degli scali. Ad agosto il traffico è tornato a buoni livelli: oltre 13 milioni di passeggeri sono passati per i nostri aeroporti, il 64% del traffico registrato nel 2019 (più di 20 milioni), in era pre Covid. Una notizia che dovrebbe mandare un chiaro segnale ad Alfredo Altavilla, numero uno di Ita, la compagnia di bandiera al decollo tra 22 giorni, che dovrà vedersela con le agguerrite low cost. Ma accanto al traffico passeggeri nazionale che cerca di spiccare il volo - mentre quello internazionale arranca per le limitazioni imposte da molti Paesi - c'è una seconda buona notizia: il cargo, grazie all'e-commerce, ha superato ogni record precedente, pre Covid compresi, mettendo a segno una crescita del 6,1%. «I numeri - dice il presidente di Assaeroporti Borgomeo - dimostrano che i passeggeri non hanno più il timore di spostarsi con l'aereo».

Anche perché solo con un solido ritorno al volo i posti di lavoro e il turismo torneranno a livelli pre crisi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.

confetra Dal 1946

Data 23/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Confetra a Draghi: “Bene non aumentare le tasse, ora ridurre burocrazia e prezzi delle materie prime”

Il presidente Nicolini commenta positivamente le dichiarazioni rilasciate oggi dal premier

Roma – “Abbiamo sempre scongiurato l’aumento del carico fiscale e ho apprezzato anche in questo caso le parole di Mario Draghi quando ha detto che il governo non intende aumentare le tasse”. Il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, ha commentato positivamente le dichiarazioni rilasciate oggi dal premier.

“Draghi ritiene che ci siano tantissime cose che possono essere materia di un patto economico, produttivo e sociale, a partire dall’utilizzo dei fondi del PNRR che, tra l’altro, sarà proprio il tema della nostra Agorà del 16 novembre”, aggiunge Nicolini.

Per il **numero uno di Confetra**, ci sono altri punti sui quali è in atto una interlocuzione con alcuni ministri (in primis Giovannini e Orlando) “per favorire lo snellimento delle procedure burocratiche che riguardano l’utilizzo dei finanziamenti europei”. “Il fatto che gli indicatori economici riportino una crescita costante del Pil – ha aggiunto – richiede un ulteriore sforzo in quanto ci sono segmenti della logistica che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown. Il PNRR rappresenta una opportunità unica che dobbiamo sfruttare al massimo, consapevoli di alcune pesanti difficoltà che attualmente riguardano la produzione manifatturiera”.

Il **presidente di Confetra** si riferisce principalmente agli aumenti dei prezzi delle materie prime e dei noli delle navi, ai quali si contrappone la difficoltà nel reperimento dei container.

Per quanto riguarda lo **snellimento burocratico**, Nicolini auspica maggiori sinergie tra i livelli centrali di certi servizi e quelli territoriali, condizione imprescindibile della semplificazione”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SHIPPING ITALY.IT

confetra Dal 1946

Data 23/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Controlli radiometrici: scadenza rinviata di altri due mesi nel 'decreto bollette'

Dopo il rinvio dello scorso aprile e in vista dell'imminente scadenza fissata al 30 settembre prossimo, è stata nuovamente posticipata l'entrata in vigore della nuova normativa relativa ai controlli radiometrici sulle merci in import in Italia che estenderebbe l'assoggettamento ai controlli a circa "il 70-80% delle merci" in arrivo (secondo stime di Confetra). Altri due mesi di 'ossigeno' per gli spedizionieri e gli importatori grazie al fatto che all'articolo 4 comma 3 del decreto legge 'bollette' appena approvato dal Consiglio dei Ministri è stato inserito la seguente dicitura: "All'articolo 72, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 31 luglio 2020, n.101, le parole '30 settembre 2021′ sono sostituite dalle seguenti: 30 novembre 2021".

Il rischio di un deciso aumento delle criticità nei controlli alle merci in ingresso in Italia è dunque sventato ma solo per un altro periodo di tempo limitato, due mesi, mentre prosegue la mancata volontà da parte del Governo di affrontare nel merito la materia.

Cinque mesi fa, in occasione della precedente proroga, la federazione nazionale degli spedizionieri Fedespedi aveva accolto la notizia della nuova scadenza per la modifica dei controlli radiometrici dicendo: "Tale proroga dà ai Ministeri ed enti competenti in materia – oltre al Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero degli Affari Esteri, dell'Ambiente, del Lavoro, della Salute, sentiti l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare – cinque mesi di tempo per definire l'elenco dei prodotti che dovranno essere sottoposi ai controlli radiometrici in sede di sdoganamento". Un lasso di tempo che si è rivelato evidentemente insufficiente per risolvere definitivamente la questione da arte degli organi competenti.

Ora ci sono 60 giorni di tempo prima della prossima proroga o dell'azione di Governo mirata a prendere una decisione sulla materia e scongiurare quella che gli speidizionieri definiscono una potenziale "tempesta perfetta che si abbatterebbe su porti e aeroporti italiani".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra: Nicolini, bene Draghi su patto per la ripresa e zero aumento di tasse

Author : com

Date : 24 Settembre 2021

(FERPRESS) - Roma, 24 SET - Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha commentato positivamente le dichiarazioni rilasciate dal premier Mario Draghi. “A più riprese Confetra ha chiesto di essere ascoltata con le altre associazioni di rappresentanza sulle decisioni che riguardano gli interventi prioritari per la ripartenza del Paese.

Oggi sentire il presidente Draghi auspicare un ‘patto economico, produttivo, sociale del Paese’ mi ha colpito favorevolmente. Il premier ritiene che ci siano tantissime cose di cui discutiamo continuamente che possono essere materia di questo patto, a partire dall’utilizzo dei
fondi del Pnrr che, tra l’altro, sarà proprio il tema della nostra Agorà del 16 novembre”.

“Abbiamo sempre scongiurato l’aumento del carico fiscale e ho apprezzato anche in questo caso le parole di Draghi quando ha detto che il governo non intende aumentare le tasse”.
Per Nicolini ci sono altri punti sui quali è in atto una interlocuzione con alcuni ministri (in primis Giovannini e Orlando) “per favorire lo snellimento delle procedure burocratiche che riguardano l’utilizzo dei finanziamenti europei. Il fatto che gli indicatori economici riportino una crescita costante del Pil - ha aggiunto – richiede un ulteriore sforzo in quanto ci sono segmenti della logistica che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown.

Il Pnrr rappresenta una opportunità unica che dobbiamo sfruttare al massimo, consapevoli di alcune pesanti difficoltà che attualmente
riguardano la produzione manifatturiera”.
Il presidente di Confetra si riferisce principalmente agli aumenti dei prezzi delle materie prime e dei noli delle navi, ai quali si contrappone la difficoltà nel reperimento dei container. “Da una parte non possiamo permetterci che le navi arrivino a destinazione con ritardi medi di 7 giorni. Credo sia una situazione che andrà avanti per diversi mesi”.
Per quanto riguarda lo snellimento burocratico, Nicolini auspica maggiori sinergie tra i livelli centrali di certi servizi e quelli territoriali, condizione imprescindibile della semplificazione”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'AVVISATORE MARITTIMO

confetra 75° Dal 1946

Data 25/09/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Tasse e burocrazia, a Confetra piace l'ultimo Draghi

Roma. Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha commentato positivamente il discorso del premier Mario Draghi all'assemblea di Confindustria. «A più riprese Confetra ha chiesto di essere ascoltata con le altre associazioni di rappresentanza sulle decisioni che riguardano gli interventi prioritari per la ripartenza del Paese. Oggi sentire il presidente Draghi auspicare un 'patto economico, produttivo, sociale del Paese' mi ha colpito favorevolmente. Il premier ritiene che ci siano tantissime cose di cui discutiamo continuamente che possono essere materia di

segue in ultima pagina

A Confetra piace

questo patto, a partire dall'utilizzo dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che, tra l'altro, sarà proprio il tema della nostra Agorà del 16 novembre».

«Abbiamo sempre scongiurato l'aumento del carico fiscale e ho apprezzato anche in questo caso le parole di Draghi quando ha detto che il governo non intende aumentare le tasse». Per Nicolini ci sono altri punti sui quali è in atto una interlocuzione con alcuni ministri (in primis Giovannini e Orlando), «per favorire lo snellimento delle procedure burocratiche che riguardano l'utilizzo dei finanziamenti europei. Il fatto che gli indicatori economici riportino una crescita costante del Pil richiede un ulteriore sforzo in quanto ci sono segmenti della logistica che hanno riportato pesanti perdite nel lockdown. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica che dobbiamo sfruttare al massimo, consapevoli di alcune pesanti difficoltà che attualmente riguardano la produzione manifatturiera».

Il presidente di Confetra si riferisce principalmente agli aumenti dei prezzi delle materie prime e dei noli delle navi, ai quali si contrappone la difficoltà nel reperimento dei container. «Da una parte non possiamo permetterci che le navi arrivino a destinazione con ritardi medi di 7 giorni. Credo sia una situazione che andrà avanti per diversi mesi».

Per quanto riguarda lo snellimento burocratico, Nicolini auspica maggiori sinergie tra i livelli centrali di certi servizi e quelli territoriali, condizione imprescindibile della semplificazione».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Economia
CORRIERE DELLA SERA
confetra 75° Dal 1946
Data 27/09/21
Pagina 8
Foglio 1/3

GRANDI OPERE ALLA PROVA

TRA COMMISSARI E COMMISSIONI SCOPPIA LA GUERRA DEI CANTIERI

Il ministro delle Infrastrutture rivendica di aver nominato il Comitato speciale dei Lavori pubblici. Ora però mancano i progetti

Sembra già iniziato lo scaricabarile su chi debba accelerare su che cosa per realizzare in tempo le opere pubbliche e le riforme di settore previste dal Piano di ripresa e resilienza (Pnrr). Del resto, la messa in moto della macchina del Recovery plan è complessa in tutti gli ambiti che esso ricopre. Così, nel consiglio dei ministri di giovedì scorso si è deciso di riunire per ogni ministero una «cabina di regia» nella quale il responsabile illustrerà lo stato di avanzamento dell'insieme di riforme e progetti del Pnrr facenti capo alla propria amministrazione, con un particolare focus per quelli la cui attuazione è prevista nel 2021 e nel primo semestre del 2022.

Il problema principale resta quello dell'attuazione dei provvedimenti normativi emanati dal governo e convertiti dal Parlamento.

Per le opere pubbliche, il settore per il quale il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) prevede la spesa record di 62 miliardi, indubbiamente il governo ha fatto molto nella prima fase: la nomina ad aprile dei 29 commissari per 57 opere pubbliche per le quali sono utilizzabili poteri speciali; l'approvazione il 30 giugno, in anticipo sui tempi previsti, della delega sugli Appalti pubblici che contiene una riforma complessiva del settore; la conversione, il 29 luglio, del decreto Semplificazioni con le norme urgenti per accelerare gli iter burocratici.

Il chiarimento

Ma qualcosa non va se il ministro alla partita, Enrico Giovannini, ha sentito l'esigenza di chiarire in un'intervista che il suo ministero ha fatto «i compiti a casa». Il riferimento immediato è all'individuazione dei 29 membri del costituendo Comitato speciale del Consiglio dei lavori pubblici il cui decreto, ha chiarito Giovannini, è già all'esame della Presidenza del Consiglio. Il comitato, creato appositamente per le opere del Pnrr, è quello che sarà chiamato a esprimersi nel termine massimo di 45 giorni dalla presentazione del progetto di fattibilità tecnica e economica, o nel termine di 20 giorni nel caso di un progetto modificato o integrato.

Giovannini però, si è anche spinto polemicamente oltre, chiarendo che è inutile sollecitare la creazione dei comitati perché le stazioni appaltanti, per quanto a sua conoscenza, non sarebbero ancora pronte a presentare i progetti di fattibilità. E ha ricordato ai commissari che per eventuali problemi il ministero ha predisposto punti di ascolto.

Dunque la palla ritorna nel campo dei commissari che avevano aperto la polemica con una lettera anticipata dal Sole 24Ore, ma smentita dal ministro, nella quale sembravano lamentare la difficoltà di procedere nei nuovi compiti con l'attuale dotazione tec-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Economia
CORRIERE DELLA SERA
confetra Dal 1946
Data 27/09/21
Pagina 8
Foglio 2/3

nica, perché i decreti che li hanno nominati non hanno provveduto a creare le strutture adeguate. Compreso il comitato in questione.

Quanto all'altro organismo necessario perché le opere pubbliche possano seguire un iter spedito, la Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale speciale per i progetti del Pnrr e del Pniec (Piano nazionale integrato per l'energia e il clima 2030), ancora non costituito, il ministero competente è quello della Transizione ecologica. Che, chiamato in causa, ha ricordato che è scaduto sabato scorso il termine per la presentazione delle candidature dei 40 posti disponibili per profili tecnici scelti tra il personale di ruolo delle pubbliche amministrazioni.

Dunque, in questo caso, siamo ancora all'alba di una selezione.

Ma il cronoprogramma del Recovery plan è rigoroso e non aspetta. La nuova arma sguainata dal premier Mario Draghi è l'Unità per la realizzazione e il miglioramento della regolazione, affidata al professore Nicola Lupo con l'obiettivo di rimuovere «gli ostacoli alla attuazione corretta e tempestiva delle riforme e degli investimenti previsti nel Pnrr». Ma non basta. Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Roberto Garofoli, sarebbe stato incaricato di stilare, per ciascun ministero, un cronoprogramma, in modo che nessuno possa scaricare sugli altri responsabilità proprie.

I compiti a casa

La scheda del quarto trimestre 2021 del ministero delle Infrastrutture prevede la realizzazione di un obiettivo del Recovery plan: l'entrata in vigore di tutta la legislazione, i regolamenti e gli atti attuativi necessari per il sistema degli appalti pubblici. E qui bisogna intendersi: Giovannini ha rivendicato l'approvazione con un anticipo di sei mesi della legge delega sugli appalti, i cui decreti attuativi dovranno essere approvati entro nove mesi, dunque entro marzo. Basterà, insieme al decreto Semplificazioni (che abbisogna di 50 provvedimenti attuativi), a centrare l'obiettivo?

Tra gli altri compiti, da fare entro l'anno, al Mims sono richieste cinque riforme settoriali, due delle quali sono già state elaborate: il decreto per semplificare i criteri di valutazione dei progetti relativi al Trasporto pubblico locale e la modifica normativa per ridurre il tempo di autorizzazione dei progetti ferroviari. In dirittura d'arrivo ci sarebbero la norma per accelerare l'iter di approvazione dei contratti di programma di Rete ferroviaria italiana e la classificazione del rischio e la valutazione della sicurezza dei ponti. Ci sarebbe infine da attuare il trasferimento all'Anas dei ponti e dei viadotti di secondo livello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di **Antonella Baccaro**

Palazzo Chigi vuole tirare le fila del lavoro svolto fin qui e provare a stringere sugli impegni da portare a termine entro l'anno Il ministero per la Transizione ecologica non ha ancora scelto gli esperti che dovranno rilasciare i nullaosta ambientali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'Economia
CORRIERE DELLA SERA
75° confetra
Dal 1946
Data 27/09/21
Pagina 8
Foglio 3/3

Governo Enrico Giovannini, 64 anni, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Strade Claudio Andrea Gemme, 73 anni, presidente dell'Anas, commissario per il Piano Cortina 2021

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

Data 27/09/21
Pagina 1
Foglio 1/2

La logistica in Italia è figlia di un dio minore

Pubblichiamo un intervento della presidente di Fedespedi

di Silvia Moretto (presidente Fedespedi)

La logistica nel mondo vale 5 trilioni di dollari, **secondo i dati della World Bank.** In Italia, con circa 80 miliardi di euro di fatturato l'anno, la logistica vale il 9% del Pil e conta 90 mila imprese e 1,5 milioni di addetti.

Le imprese di spedizioni internazionali nel nostro Paese generano un fatturato di oltre 15 miliardi di euro l'anno – **circa il 20% del totale dell'intero settore** – e impiegano più di 50.000 addetti, dando il proprio determinante contributo all'industry italiana della logistica. Nonostante questi numeri, **la logistica nel nostro Paese è sempre stata figlia di un dio minore**: ritenuta settore accessorio se non marginale per decenni dalla politica e dalla manifattura nazionali.

Tuttavia, l'accelerazione della globalizzazione e le tensioni geopolitiche che ne sono nate, soprattutto negli ultimi anni (guerra dei dazi Usa-Cina, tensioni tra Cina e Australia, Brexit, etc.) hanno reso evidente a tutti quanto la logistica e le infrastrutture ad essa connesse (porti, aeroporti, ferrovie, strade, reti digitali, etc.) siano **una leva strategica fondamentale per un Paese del G7 come l'Italia**, sia per la sua economia, votata all'export, che per le sue relazioni internazionali, pena la progressiva marginalizzazione nello scacchiere geopolitico internazionale. La pandemia, che ha messo in luce tutta la fragilità dell'attuale organizzazione della **supply chain globale**, ha, se possibile, reso ancora più urgente questa presa di coscienza.

Il punto di partenza lo conosciamo: l'Italia è al 19° posto del Logistics Performance Index della World Bank. Deve fare molto per semplificare, velocizzare, digitalizzare il sistema dei controlli e dei servizi resi alla merce in import ed export. Deve colmare un gap: la Germania, ad esempio, è 1° nel ranking LPI, la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese, tant'è che nel Paese solo il 30% delle imprese sceglie l'Ex Works, contro la media italiana del 73%. **Con le risorse del Pnrr abbiamo l'occasione di colmare questo gap infrastrutturale** – sia materiale sia digitale – e incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain. Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l'e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l'approccio "Ex Works".

Con Confetra abbiamo aperto un dialogo costruttivo con il Governo e con il MIMS per la messa a terra delle risorse del **Recovery Fund** per la digitalizzazione delle imprese della logistica e di quella parte della pubblica amministrazione più direttamente coinvolta nel nostro settore. Dialogo che avrà

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

modo di fare un ulteriore passo avanti con l'Agorà Confetra 2021, simbolica "piazza" di analisi, confronto, riflessione, e scambio di proposte e idee tra operatori e istituzioni pubbliche.

Oggi ci troviamo davanti a un foglio bianco: abbiamo gli strumenti e abbiamo le risorse per scrivere una nuova pagina della storia della logistica italiana. Il Pnrr ci dà opportunità e strumenti nuovi per cambiare mentalità, per portare a termine obiettivi mai raggiunti e far crescere il sistema logistico del nostro Paese. Tutti, pubblico e privato, **sono chiamati a fare la propria parte perché questi strumenti siano utilizzati correttamente** e velocemente per far guadagnare all'Italia il posto che si merita nel mondo, rispetto alla sua posizione al centro del Mediterraneo, al centro del commercio internazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LaVerità

confetra 75° Dal 1946

Data 28/09/21

Pagina 1 e 15

Foglio 1/3

PARLA RUGGERONE

Assologistica: materie prime e container, mix letale per i prezzi

GIANLUCA BALDINI

a pagina 15

▶ CRISI DI SETTORE

L'INTERVISTA UMBERTO RUGGERONE

«La logistica soffre e pagheranno le famiglie»

Il presidente dell'associazione delle imprese: «I costi dei container sono cresciuti del 600% in 18 mesi. L'aumento delle materie prime e la carenza di autisti ha creato un mix letale: ci sono intere flotte ferme. E i ritardi presenteranno un conto da 500 euro ai consumatori»

di GIANLUCA BALDINI

I costi della logistica negli ultimi anni sono saliti vertiginosamente. Il Covid-19 non ha aiutato, ma non è la causa del problema. Solo negli ultimi 18 mesi i costi del trasporti si trasferiranno presto sulla merce. *La Verità* ne ha parlato con il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone.

Quanto sono cresciuti negli ultimi anni i costi della logistica?

«L'aumento dei costi della logistica, lo voglio sottolineare, non è solo legato alla crisi del Covid-19. Il problema è legato a dinamiche di mercato che da tempo meritano di essere sanate. Mi riferisco alla concentrazione di quattro grandi società marittime che si occupano di trasporto navale. Da ormai qualche anno il mercato del trasporto navale si è concentrato e questo porta a poca competizione e a far sì che siano poche le società che determinano i prezzi. Così succede che i costi del trasporto con container, ma anche quello senza container, son aumentati moltissimo nell'ultimo anno e mezzo, siamo nell'ordine del 600%. Per intenderci, un container che parte dalla Cina e che arriva a Genova oggi costa attorno ai 12-13.000 euro quando meno di due anni fa lo stesso prodotto si pagava 2.000 euro. Il settore della logistica ha fatto di tutto per evitare che questi costi si trasferissero sui prodotti, ma questo è un processo inevitabile con questi aumenti».

Quindi in 18 mesi i costi di traporto marittimo sono aumentati di sei volte?

«Purtroppo, sì. Mi ricordo che setto o otto anni anni fa il costo dei noli marittimi erano anche inferiore ai 500 euro. Il trend di crescita dei costi è iniziato a salire circa cinque anni fa quando c'è stata una progressiva concentrazione del mercato».

Oltre al problema dei noli marittimi, quali sono i costi che sono cresciuti di più?

«Un problema grosso è quello dei costi delle materie prime come il ferro o il legno. In questo caso i prezzi sono aumentati del 300% in un anno, questo perché c'è scarsità di materia prima che, in gran parte durante il lockdown, è stata opzionata dalla Cina. In poche parole, non si trova più prodotto e il prezzo è alto. Faccio un esempio: tutto quello che noi siamo abituati a vedere nei grandi magazzini viaggia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sui pallet. Un anno e mezzo fa un pallet costava otto euro, oggi ne costa 25. Poi ci sono alcuni effetti che tutto questo produce. Mi spiego: se un container contiene 10 pneumatici da trattore e costa 12.000 euro, questo significa che il costo del trasporto inciderà per 1200 euro su ogni pezzo. Si tratta di cifre inaccettabili e il risultato è che quella merce non viene spedita. Ma, mentre c'è merce che rimane ferma, ce n'è molta altra che arriva in ritardo. Visti i costi, infatti, le navi partono con meno frequenza e la merce arriva con 50-60 giorni di ritardo. A volte, ciò significa che le navi, per recuperare tempo perduto, saltano alcuni scali. Quindi, ad esempio, invece di andare a ritirare la merce a Genova, devo andare in Spagna. Anche in questo caso, così i prezzi aumentano. Ma non posso farci nulla perché ho bisogno della merce».

STRATEGICO In piccolo, Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica. In grande, due vedute di magazzini di stoccaggio merci [foto Assologistica]

Altri problemi?

«I costi legati alla carenza di personale. È nota la carenza di camionisti in Italia. Il motivo? Sono tutti in pensione e qui da noi vengono pagati meno che all'estero. Inoltre, per avere la licenza serve una somma iniziale di 8-9.000 euro. Così capita che vi siano delle intere flotte ferme per mancanza di personale. Ma non ci sono solo problemi nell'autotrasporto, c'è mancanza di personale anche nel mondo ferroviario, in quello dei porti e in quello dei magazzini».

È un problema legato al Covid?

«Assolutamente no, in molti casi è un tema di formazione. È sbagliato pensare che si tratti solo di mestieri che richiedono poca preparazione. C'è un problema di formazione e in alcuni magazzini serve solo personale qualificato che si fatica a trovare. C'è poi un problema immobiliare legato al costo dei magazzini. I Comuni italiani, in assenza di una normativa adeguata, spesso applicano costi elevati sulla logistica che non si vedono nel caso dell'industria, ad esempio».

E per il trasporto su gomma i costi di quanto sono aumentati?

«I costi sugli autisti sono aumentati del 20-25%. Si tratta di un aumento inferiore rispetto al problema dei noli marittimi, ma qui il problema è che manca la manodopera. Non si trova personale. Quando c'era il servizio militare molti facevano la patente da autista che poi veniva utilizzata anche nella vita da civile».

Cosa state facendo per risolvere il problema dell'aumento dei costi?

«Il primo passo è instaurare un dialogo con il governo. Siamo già in contatto con il ministro del Mise Giancarlo Giorgetti per far crescere la logistica. Una corretta ripresa della logistica potrebbe favorire il rientro dalla Cina di molte attività che oggi producono in Oriente».

Dobbiamo dunque aspettarci che questi costi finiranno per abbattersi sui prodotti?

«Fino ad oggi non è stato così. Ma si tratta di un processo inevitabile. Studi in linea con Assologistica stimano un aumento di 4-500 euro annui a famiglia».

Chi lavora sui camion in Italia è pagato meno che all'estero E una licenza costa anche 9.000 euro

Un esempio di prezzi alle stelle? I pallet Un anno fa per uno si sborsavano 8 euro, ora siamo a 25 euro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LaVerità

confetra
Dal 1946

Data 28/09/21

Pagina 1 e 15

Foglio 3/3

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

Data 29/09/21
Pagina 1
Foglio 1/2

Russo (Confetra): "Gli aumenti dei noli li sta pagando l'industria"

"I principali problemi, sotto questo punto di vista, sono nati a causa del disastro causato dal Covid anche in ambito economico. Ci sono navi che sono state ferme per mesi in porti che hanno ridotto la loro operatività, altre che non hanno potuto rispettare le toccate previste e di conseguenza anche molti contenitori sono rimasti a terra oppure a bordo delle navi"

Secondo Ivano Russo, direttore generale di Confetra, il comparto logistico «sta vivendo una fase di cambiamento». Il rincaro dei noli invece «è una vicenda che appartiene al mercato e quando, come in questa fase, il mercato è in una fase di cambiamento non ci sono mai certezze. Diciamo, più in generale, che il rincaro dei noli sta colpendo molto di più il settore dell'industria su cui spesso vengono ribaltati questi incrementi di prezzi. La preoccupazione è che si possa perdere competitività nelle esportazioni soprattutto per quei prodotti made in Italy che sono prodotti dalla nostra industria di medie dimensioni che è poi quella che rappresenta la maggior parte delle imprese a livello nazionale».

Un altro fenomeno riguarda l'assenza di contenitori. In questo caso quali sono i problemi?
«I principali problemi, sotto questo punto di vista, sono nati a causa del disastro causato dal Covid anche in ambito economico. Ci sono navi che sono state ferme per mesi in porti che hanno ridotto la loro operatività, altre che non hanno potuto rispettare le toccate previste e di conseguenza anche molti contenitori sono rimasti a terra oppure a bordo delle navi. Diciamo, più in generale, che in passato i circa tre medi di lockdown quasi totale hanno fatto saltare un'organizzazione quasi scientifica creando diversi problemi tra cui, appunti, quello del ritorno alla destinazione di origine dei container vuoti. Spero - aggiunge Russo - che con la ripresa traffici si possa tornare alla normalità totale nel giro di poco tempo. Sicuramente a creare questa criticità a contribuito pure il fatto che l'80% dei contenitori viene prodotto in Cina».

I traffici tra Italia ed Oriente sono destinati a crescere?
«Sotto questo punto di vista vorrei sfatare un mito di cui si parla ormai da moltissimi anni senza che ci siano però delle basi solide e concrete, anzi i numeri dicono esattamente l'opposto. Il 69% delle importazioni e il 73% delle esportazioni vengono fatte dall'Italia in un raggio 800 chilometri, quindi questo massiccio canale con la Cina non esiste. Sicuramente gli scambi possono aumentare in futuro, ma solo se il nostro Paese riuscirà a darsi una precisa impostazione e vocazione economica».

Il Covid come sta condizionando il vostro settore?

«Dal punto di vista del trasporto marittimo è cambiato tanto così come è cambiato molto nell'intero comparto della logistica. Ci sono nuovi protocolli di sicurezza che devono essere rispettati ovunque, ad esempio all'interno dei magazzini o più banalmente dai semplici corrieri. Dal punto di vista economico si è divoratore da cambi. Dal punto di vista economico, invece, se buona parte del mondo produttivo ha risentito negativamente della pandemia, ci sono molte imprese della catena logistica che hanno incrementato il proprio fatturato proprio perchè il settore non si è mai totalmente fermato anche nei mesi più bui. La logistica non può essere sostenuta solo con le tradizionali misure verticali: ferrobonus, marebonus, sconto pedaggio. Nel

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pnrr c'è un'intera missione dedicata a logistica, infrastrutture e intermodale e non era scontato. Poi ci sono risorse e riforme che riguardano anche i nostri settori in quattro missioni su sei. È passato il messaggio che la logistica, essendo il sistema circolatorio dell'economia reale, è trasversale per definizione. Dove ci sono misure che puntano a incentivare le imprese, gli investimenti, c'è bisogno di una grande capacità di ascolto bottom-up sul fabbisogno digitale delle imprese logistiche italiane. Questa è la principale grande vera novità di questa stagione di governo».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

confetra Dal 1946

Data 28/09/21
Pagina 1
Foglio 1/2

Logistica

Botta: "In Liguria l'incidenza della Blue Economy è alle stelle e merita attenzione"

Il Direttore Generale di Spediporto sulla costituzione di una Zona Logistica Semplificata

Quando mi viene chiesto perché **SPEDIPORTO** si stia battendo, insieme a tutta la comunità degli operatori portuali ed alle amministrazioni regionali e locali, per la costituzione di una Zona Logistica Semplificata, amo ricordare alcuni dati. La Regione Liguria è il territorio italiano in cui maggiore è l'incidenza del settore della Blue Economy rispetto al totale dell'economia regionale. Primeggia, infatti, al 9,1%, seguita con un importante distacco dalla Sardegna (5,7%) e dal Lazio (5,3%).

Le sole attività portuali, in entrata e uscita, intercettano oltre il 60% del traffico extra UE del sistema economico del Nord Ovest, contribuendo alla creazione di valore aggiunto per circa 10 miliardi di euro su tutto il territorio nazionale. In termini di addetti, fra diretto e indotto, oltre 120.000 unità sono ascrivibili alle attività dello scalo genovese, di cui il 45% operativi in Liguria, mentre il restante 55% è distribuito sul territorio italiano. Analogamente, dal punto di vista fiscale, il sistema genera oltre il 30% del gettito IVA derivante dalle importazioni in ingresso sul territorio nazionale. Infine, il porto di Genova ha consolidato il proprio ruolo di principale gateway in Italia per il traffico containerizzato, condividendo la posizione di leadership del Mediterraneo con il porto spagnolo di Valencia, rappresentando un nodo fondamentale per la logistica del Nord Italia. Non è dunque un caso se la maggior parte degli investimenti strategici di gruppi come Maersk, MSC e PSA e di numerosi fondi di investimento hanno scelto il nostro territorio per scommettere sulla logistica in Italia.

Ma non solo questo, nella Blue Economy troviamo rappresentate molte altre importantissime filiere produttive e di servizi: la filiera industriale e cantieristica; la filiera del turismo; la filiera della pesca, dell'acqua cultura, delle estrazioni marine; quella della ricerca e dell'alta tecnologia, la filiera ricettiva. Nel 2018 – in era pre-COVID, si sono registrati, nell'intera Regione ben 77,2 milioni di presenze turistiche (il dato considera non solo la presenza in strutture alberghiere od extralberghiere, ma anche in abitazioni private quali seconde case e residenze di parenti ed amici), con un impatto economico di circa 5 miliardi e 433 milioni di euro.

Giampaolo Botta

Questo immenso patrimonio deve essere, ad avviso di **SPEDIPORTO**, non solo valorizzato ma ulteriormente sostenuto per un suo ulteriore rilancio progettuale. Ecco dove si inserisce la nostra idea di lanciare su Genova, nella **VALPOLCEVERA**, il primo esempio italiano di Zona Logistica Semplificata incidente su una **GREEN LOGISTICS VALLEY** che sia funzionalmente e commercialmente collegata a tutte le eccellenze della Blue Economy. Per arrivare a questo, sfruttando i contenuti del c.d. **DECRETO GENOVA** ci siamo presi l'impegno, insieme alle amministrazioni ed agli operatori, di procedere alla declinazione, in bozza, di una proposta **di PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DEL PORTO DI GENOVA** e del suo retroporto che si fondi su alcuni assunti fondamentali: a) sia elemento fondamentale per la ripresa economica del Paese; b) diventi uno strumento attivo di politica euro-mediterranea; c) diventi elemento di coesione politica nel Nord-Ovest; d) sia garanzia e motore di una crescita economica ancorata ai valori della sostenibilità. Dobbiamo aggiornare la valenza del territorio del Nord-Ovest, il vecchio ed ormai superato triangolo industriale italiano (Mi-Ge-To) deve mutare la sua funzione e trasformarsi in un moderno distretto tecnologico e logistico in grado di sostenere l'industria 4.0 e la valorizzazione degli asset del Paese. La Valpolcevera deve aspirare a diventare, insieme a Genova, il vertice basso di questo nuovo distretto. Ecco perché è importante continuare a lavorare alacremente alla ZLS per Genova e per il suo retroporto di primo miglio, sarà infatti non solo un modello replicabile ma un formidabile innesco per un rilancio dell'economia di tutto il Nord-Ovest Italiano.

Faremo vivere questi temi e questa proposta anche nella prossima Agorà 2021 di Confetra, la nostra "piazza" virtuale per discutere delle prospettive e delle opportunità per il nostro settore.

Giampaolo Botta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La settimana di Confetra alla Genoa Shipping Week

Il convegno CISCO, la conferenza di apertura e tanti tavoli con i vertici delle associazioni della confederazione logistica italiana

Anche quest'anno Confetra sarà tra i principali supporter della Genoa Shipping Week, giunta alla quinta edizione, in corso dal 4 al 10 ottobre.

Si inizia lunedì 4 con l'intervento del direttore generale dell'associazione logistica, Ivano Russo, al **seminario promosso da CISCO** e dedicato alla sicurezza del trasporto merci. Russo interverrà anche il 6 pomeriggio, al convegno promosso da Assiterminal sulla "Riforma tradita", un bilancio sull'attuazione della legge del 2016 che ha accorpato le autorità portuali nella autorità di sistema portuale.

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, prenderà parte alla **conferenza di apertura il 6 mattina**, insieme ai ministri delle Infrastrutture, Enrico, Giovannini, e degli Affari Esteri, Luigi Di Maio, per riflettere sulle prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo.

Tanti i vertici confederali coinvolti nella settimana dello shipping: Silvia Moretto, presidente di Fedespedi e vicepresidente di Confetra; Nereo Marcucci, consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL; Luca Becce, presidente di Assiterminal e coordinatore della commissione porti della confederazione; Alessandro Santi, presidente di Federagenti e membro della giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni.

Il 7 mattina, dagli **studi di Primo Canale**, evento pubblico promosso da Confetra Liguria: il sistema confederale regionale discuterà con Francesco Benevolo, Vincenzo Macello, Paolo Emilio Signorini e Mario Sommariva di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, logistica e Liguria. Concluderanno i lavori Lella Paita e Giacomo Giampedrone.

Riportiamo le parole di Nicolini: «Siamo a Genova per rimarcare, anche attraverso questo evento tanto autorevole e ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro provvedimenti negli ultimi tre mesi, individuazione opere prioritarie, nomina commissari, riforma codice appalti, allegato infrastrutture, è giunto il momento di aprire un vero e proprio "tavolo software". Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export. E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa. Questi sono solo alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali vorremmo un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

confronto serrato col Governo. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane - Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche. Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui a utilizzare il tema "opere pubbliche" come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia e in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell'Italia un grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra: protagonisti alla Genoa shipping week 2021

Nicolini: "per la logistica occorre un cambio di passo"

Roma, 30 set. (askanews) – Anche pee ques'anno Confetra sarà tra i principali supporter dell'evento Genoa shipping week 2021.

"Siamo a Genova per rimarcare, anche attraverso questo evento tanto autorevole e ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo – ha detto il presidente Nicolini -. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro provvedimenti negli ultimi tre mesi – individuazione opere prioritarie, nomina Commissari, riforma Codice Appalti, Allegato Infrastrutture – è giunto il momento di aprire un vero e proprio 'Tavolo Software'. Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export. E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa".

"Questi sono solo alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali vorremmo un confronto serrato col Governo – ha aggiunto -. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane – Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche".

Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui a utilizzare il tema 'opere pubbliche' come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici – ha concluso -. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia e in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell'Italia un grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra alla Genoa Shipping Week 2021, le conferenze e gli interventi

30 Sep, 2021

CONFETRA PROTAGONISTA ALLA GENOA SHIPPING WEEK 2021
Nicolini: a Genova per rimarcare l'esigenza che si inizi a parlare di software e non più solo di hardware

ROMA - Confetra sarà tra i principali supporter del Port & Shipping Tech, Main Conference della Genoa Shipping Week.

Lunedì 4 ottobre il direttore generale, Ivano Russo, interverrà al Seminario promosso da **CISCO e dedicato alla sicurezza del trasporto merci.**

Il 6 pomeriggio nell'ambito del **Convegno promosso da Assiterminal**, dal titolo "**La Riforma "tradita"**, Ivano Russo interverrà facendo un bilancio sull'attuazione della Legge Delrio a cinque anni dal suo varo nell'ormai lontano 2016.

Il 6 mattina il presidente Guido Nicolini prenderà invece parte alla **Conferenza di apertura il 6 mattina,** insieme ai ministri **Giovannini e Di Maio,** per riflettere sulle **prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo**.

Tanti i vertici Confederali coinvolti nella Settimana dello Shipping: Silvia Moretto leader degli spedizionieri e numero due di Confetra, Nereo Marcucci Consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL, Luca Becce Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti della Confederazione, Alessandro Santi Presidente di Federagenti e membro della Giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni.

Il 7 mattina, dagli Studi di Primo Canale, evento pubblico promosso da **Confetra Liguria: il Sistema Confederale regionale discuterà con Francesco Benevolo, Vincenzo Macello, Paolo Emilio Signorini e Mario Sommariva di PNRR, Logistica e Liguria, concluderanno i lavori Raffaella Paita e Giacomo Giampedrone.**

"Siamo a Genova per rimarcare, anche attraverso questo evento tanto autorevole ed ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro Provvedimenti negli ultimi tre mesi - individuazione opere prioritarie, nomina Commissari, riforma Codice Appalti, Allegato Infrastrutture - è giunto il momento di aprire un vero e proprio "Tavolo Software".

Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export.

E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa.

Questi sono solo alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali vorremmo un confronto serrato col Governo. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane - Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche. Anche qui, solo per citarne alcune.

Speriamo che non si continui ad utilizzare il tema “opere pubbliche” come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia ed in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell'Italia un grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra: Nicolini, alla Genova Shipping Week per rimarcare l'esigenza che si inizi a parlare di software e non più solo di hardware

Author : com

Date : 30 Settembre 2021

(FERPRESS) - Roma, 30 SET - Anche per il 2021 Confetra sarà tra i principali supporter dell'evento. Si inizia lunedì 4, con l'intervento del Direttore Generale Ivano Russo al Seminario promosso da CISCO e dedicato alla sicurezza del trasporto merci. Russo interverrà anche il 6 pomeriggio, al Convegno promosso da Assiterminal, su La Riforma “tradita”, un bilancio sull’attuazione della Legge Delrio a cinque anni dal suo varo nell'ormai lontano 2016.

Il Presidente Nicolini prenderà invece parte alla Conferenza di apertura il 6 mattina, insieme ai Ministri Giovannini e Di Maio, per riflettere sulle prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo.

Tanti i vertici Confederali coinvolti nella Settimana dello Shipping: Silvia Moretto leader degli spedizionieri e numero due di Confetra, Nereo Marcucci Consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL, Luca Becce Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti della Confederazione, Alessandro Santi Presidente di Federagenti e membro della Giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni.

Il 7 mattina, dagli Studi di Primo Canale, evento pubblico promosso da Confetra Liguria: il Sistema Confederale regionale discuterà con Francesco Benevolo, Vincenzo Macello, Paolo Emilio Signorini e Mario Sommariva di PNRR, Logistica e Liguria, concluderanno i lavori Lella Paita e Giacomo Giampedrone.

“Siamo a Genova per rimarcare, anche attraverso questo evento tanto autorevole ed ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro Provvedimenti negli ultimi tre mesi - individuazione opere prioritarie, nomina Commissari, riforma Codice Appalti, Allegato Infrastrutture - è giunto il momento di aprire un vero e proprio “Tavolo Software”. Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export. E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa. Questi sono solo alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali vorremmo un confronto serrato col Governo. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane - Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche. Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui ad utilizzare il tema “opere pubbliche” come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia ed in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell'Italia un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.

confetra 75° Dal 1946

Data 30/09/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Confetra alla Genoa Shipping Week

Nicolini: "A Genova per rimarcare l'esigenza che si inizi a parlare di software e non più solo di hardware"

Genova – Anche per il 2021 Confetra sarà tra i principali supporter dell'evento. **Si inizia lunedì 4, con l'intervento del Direttore Generale Ivano Russo al Seminario promosso da CISCO e dedicato alla sicurezza del trasporto merci.** Russo interverrà anche il 6 pomeriggio, **al Convegno promosso da Assiterminal, su La Riforma "tradita", un bilancio sull'attuazione della Legge Delrio a cinque anni dal suo varo nell'ormai lontano 2016.**

Il Presidente **Nicolini** prenderà invece parte alla Conferenza di apertura il 6 mattina, insieme ai Ministri Giovannini e Di Maio, per riflettere sulle prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo.
Tanti i vertici Confederali coinvolti nella Settimana dello Shipping: **Silvia Moretto** leader degli spedizionieri e numero due di Confetra, Nereo Marcucci Consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL, Luca Becce Presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti della Confederazione, Alessandro Santi Presidente di Federagenti e membro della Giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni.

Il 7 mattina, dagli Studi di Primo Canale, evento pubblico promosso da Confetra Liguria: il Sistema Confederale regionale discuterà con **Francesco Benevolo, Vincenzo Macello, Paolo Emilio Signorini e Mario Sommariva** di PNRR, Logistica e Liguria, concluderanno i lavori Lella Paita e Giacomo Giampedrone. "Siamo a Genova per rimarcare, anche attraverso questo evento tanto autorevole ed ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro Provvedimenti negli ultimi tre mesi – individuazione opere prioritarie, nomina Commissari, riforma Codice Appalti, Allegato Infrastrutture – è giunto il momento di aprire un vero e proprio "Tavolo Software".

Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali,dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export. E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa. Questi sono solo alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali vorremmo un confronto serrato col Governo. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane – Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui ad utilizzare il tema “opere pubbliche” come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l’offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l’altro ampiamente elencate in Connettere l’Italia ed in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell’Italia un grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Messaggero Marittimo.it

confetra 75° Dal 1946

Data 30/09/21

Pagina 1

Foglio 1/3

Un cambio di passo per la logistica

ROMA – “Siamo a Genova per rimarcare anche attraverso questo evento tanto autorevole ed ascoltato, che per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro Provvedimenti negli ultimi tre mesi – individuazione opere prioritarie, nomina Commissari, riforma Codice Appalti, Allegato Infrastrutture – è giunto il momento di aprire un vero e proprio ‘Tavolo Software’”.
Il presidente di Confetra Guido Nicolini presenta così la **Genoa Shipping week 2021** che anche quest’anno trova come sempre il supporto della confederazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Lunedi 4 Ottobre, aprirà i lavori il direttore generale **Ivano Russo** partecipando al Seminario promosso da CISCO e dedicato alla sicurezza del trasporto merci.
Russo sarà presente anche al convegno del 6 pomeriggio, promosso da Assiterminal, su La Riforma "tradita", un bilancio sull'attuazione della Legge Delrio a cinque anni dal suo varo nell'ormai lontano 2016.

Il presidente Nicolini prenderà invece parte alla Conferenza di apertura del 6 mattina, insieme ai Ministri Giovannini e Di Maio, per riflettere sulle prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo.

"Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni -continua il presidente Confetra- a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove **il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export**. E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa".

Questi alcuni dei dossier, lato impresa, sui quali Confetra chiede un confronto serrato col Governo. "Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane-Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche. Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui ad utilizzare il tema "opere pubbliche" come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia ed in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, almeno che non si punti a fare dell'Italia un grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese".

Alla Settimana dello Shipping tanti i vertici Confederali coinvolti: **Silvia**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Moretto leader degli spedizionieri e numero due di Confetra, **Nereo Marcucci** Consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL, **Luca Becce** presidente di Assiterminal e Coordinatore della Commissione Porti della Confederazione, **Alessandro Santi** presidente di Federagenti e membro della Giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, **Alessandro Pitto**, **Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.