



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

RASSEGNA STAMPA

Dicembre 2023 – Gennaio 2024

Confetra nord est: rinnovate le cariche, Salvaro confermato presidente, Scortegagna nominato Vicepresidente

https://www.ilnautilus.it/nautica/2023-12-01/confetra-nord-est-rinnovate-le-cariche-salvoro-confermato-presidente-scortegagna-nominato-vicepresidente_131796/

Venezia Si è svolta a Verona, nella sede di AVAS all'Interporto Quadrante Europa, l'assemblea elettiva di Confetra Nord Est nella quale sono state rinnovate le cariche. Paolo Salvaro è stato confermato all'unanimità alla Presidenza, mentre Manuel Scortegagna è stato nominato Vicepresidente. Manuel Scortegagna, managing director di Scortrans, è anche Vicepresidente Nazionale di Fedespediti con delega specifica ai trasporti terrestri.

Ringrazio i soci della fiducia – commenta il presidente Paolo Salvaro – ci aspetta un periodo di lavoro molto impegnativo che passerà anche attraverso il potenziamento delle attività dell'Associazione. Il Nord Est è una delle aree produttive principali del Paese, è un territorio che nel 2022 ha esportato merci per 81,2 miliardi di euro pari a circa il 46% della ricchezza complessivamente prodotta nella regione. La logistica e i trasporti sono un elemento fondamentale per mantenere e migliorare queste performance. Porti e Interporti stanno facendo la loro parte ma ci sono molte questioni da affrontare: accessibilità del Porto di Venezia, transito dei valichi alpini, potenziamento dell'intermodalità, Zona Logistica Semplificata del Porto di Venezia e del rodigino, sono solo alcuni dei temi che seguiremo con attenzione.

Il vicepresidente Manuel Scortegagna sottolinea: "Mai come ora la logistica e i trasporti sono importanti per la tenuta e lo sviluppo dell'economia. Dobbiamo spingere sul fronte della digitalizzazione che dematerializza moltissime procedure, e che permette di disporre di dati utilissimi per la gestione efficiente e sostenibile sia delle nostre imprese che delle catene logistiche nel loro complesso. Oggi, chi fa logistica è un partner insostituibile delle imprese manifatturiere, le affianca nelle complesse e talvolta difficili scelte per muovere materie prime e prodotti finiti tra i continenti. Le tensioni internazionali in questi ultimi anni hanno evidenziato quanto questi collegamenti possano essere fragili. Noi dobbiamo contribuire a rendere la logistica del nostro Paese un servizio affidabile, sicuro e sostenibile per la nostra economia, migliorando le già ottime nostre performance ma pungolando anche i decisori istituzionali competenti perché vengano rimosse e superate tutte quelle inefficienze infrastrutturali, gestionali ed operative, che spesso appesantiscono il nostro sistema".

Confetra nord, il vertice

<https://www.lagazzettamarittima.it/2023/12/06/confetra-nord-il-vertice/>

VENEZIA – Si è svolta a Verona, nella sede di AVAS all’Interporto Quadrante Europa, l’assemblea elettiva di Confetra Nord Est nella quale sono state rinnovate le cariche. Paolo Salvaro è stato confermato all’unanimità alla presidenza, mentre Manuel Scortegagna è stato nominato vicepresidente. Manuel Scortegagna, managing director di Scortrans, è anche vicepresidente nazionale di Fedespedi con delega specifica ai trasporti terrestri.

Ringrazio i soci della fiducia – commenta il presidente Paolo Salvaro – ci aspetta un periodo di lavoro molto impegnativo che passerà anche attraverso il potenziamento delle attività dell’Associazione. Il Nord Est è una delle aree produttive principali del Paese, è un territorio che nel 2022 ha esportato merci per 81,2 miliardi di euro pari a circa il 46% della ricchezza complessivamente prodotta nella regione. La logistica e i trasporti sono un elemento fondamentale per mantenere e migliorare queste performance. Porti e Interporti stanno facendo la loro parte ma ci sono molte questioni da affrontare: accessibilità del Porto di Venezia, transito dei valichi alpini, potenziamento dell’intermodalità, Zona Logistica Semplificata del Porto di Venezia e del rodigino, sono solo alcuni dei temi che seguiremo con attenzione.

Il vicepresidente Manuel Scortegagna sottolinea: “Mai come ora la logistica e i trasporti sono importanti per la tenuta e lo sviluppo dell’economia. Dobbiamo spingere sul fronte della digitalizzazione che dematerializza moltissime procedure, e che permette di disporre di dati utilissimi per la gestione efficiente e sostenibile sia delle nostre imprese che delle catene logistiche nel loro complesso.”

Porto di Trieste, D'Agostino: «Si rischia stop alle navi per tre settimane»

<https://www.adriaports.com/it/shipping/porto-di-trieste-dagostino-si-rischia-stop-alle-navi-per-tre-settimane/>

TRIESTE – A Trieste si rischia di avere un porto senza navi tra il 27 dicembre e il 18 gennaio a causa dei problemi in Mar Rosso.

Lo ha annunciato oggi il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, a margine di una conferenza stampa per presentare alcuni lavori sulla viabilità di accesso allo scalo.

«Le notizie non sono buone, dalla fine dell'anno al 17-18 di gennaio non avremo navi in porto. Le navi partite (dal Far East, ndr) faranno un giro diverso – ha detto D'Agostino – e quindi arriveranno con qualche giorno di ritardo. Non sarà quindi un inizio d'anno buono. Si tratta di un problema per tutti i porti nazionali, ci stiamo scrivendo tra presidenti, stiamo scrivendo al Ministero, sto scrivendo anche a Bruxelles per spiegare ciò che sta accadendo nel Mediterraneo».

Dopo gli attacchi delle scorse settimane da parte degli Houthi dello Yemen, che spiegano di voler dare sostegno alla causa palestinese, gli armatori sembrano aver scelto di non rischiare le navi di grandi dimensioni. Per questo è stato deciso di non attraversare più Mar Rosso e Canale di Suez, fintanto che la situazione non si sarà regolarizzata. A questo proposito è in corso di formazione una task force guidata dagli Usa per presidiare le aree di mare a maggior rischio.

Al porto di Trieste vige una buona dose di incertezza, con una nave Maersk che salterà una toccata e con i successivi ritardi, dovuti alla nuova rotta che doppia il Capo di Buona speranza. Stessa sorte dovrebbe toccare ai porti di Capodistria in Slovenia e Fiume in Croazia, almeno per i servizi marittimi in comune con il porto di Trieste.

Nessun problema, al momento, per il traffico Intramed e per le petroliere dirette al terminal Siot. La maggior parte di queste ultime, infatti, arriva dal Mar Nero e dalla Libia.

Non nasconde una certa inquietudine il presidente di Confetra Fvg, Stefano Visintin: «Con i dati attuali potrei solo esprimere una preoccupazione per gli eventi, dal momento che per il porto di Trieste le linee di navigazione che collegano l'Adriatico con l'Estremo Oriente sono fondamentali e passano tutte per il canale di Suez e lo stretto di Bab-El-Mandeb, fra il Corno d'Africa e la penisola arabica». «Ma al momento abbiamo appreso solo della cancellazione della toccata di una nave, mentre le altre sono fin qui confermate. Gli armatori – continua Visintin – hanno comunicato l'introduzione di una maggiorazione per il rischio di transitare nel Mar Rosso pari a 300 dollari /Teu per le merci destinate al Medio Oriente e di 1000 dollari/Teu per le merci destinate al Golfo Persico. In considerazione del livello molto basso dei noli, la maggiorazione inciderà in modo significativo, ma non dovrebbe colpire eccessivamente i traffici. Il presidente di Confetra sostiene che, da un'analisi globale in cui l'interscambio commerciale dell'Unione Europea con il Medio ed Estremo Oriente rimane poco vivace, il costo elevato per il transito delle navi nel Canale di Suez, il costo per l'ETS ed ora i maggiori costi assicurativi per il transito nello stretto di Bab-El-Mandeb potrebbero nel complesso indurre gli armatori ad effettuare il periplo dell'Africa e raggiungere direttamente i porti del Nord Europa, tagliando fuori il Mediterraneo e logicamente l'Adriatico. Ma il costo di gestione delle navi più grandi e la difficoltà di gestire la logistica a terra sono tali da scoraggiare questa decisione, sempre che la situazione politica non degeneri ulteriormente. Fra le contromisure che si potrebbero concretamente mettere in atto, l'Unione Europea potrebbe rinviare l'entrata in vigore dell'ETS per il settore marittimo mercantile.

L'argomento è stato affrontato oggi anche dal presidente dei porti di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, durante la presentazione dei dati non proprio esaltati che interessano Porto Marghera.

«La rischiosità del transito delle navi con il Far East lungo il Mar Rosso sta raggiungendo livelli tali per cui una 50ina di navi hanno scelto di far il periplo del continente africano piuttosto che esporsi ad attacchi rivoltosi in Mar Rosso. Venezia – ha ricordato Di Blasio – non ha collegamenti con Far East, a causa del Mose e non solo. Nell'immediato non prevediamo alcun impatto, ma se la situazione dovesse protrarsi, allora l'intero Mediterraneo entrerebbe in competizione, perché una volta che uno fa il periplo africano il Nord Europa non è così impossibile e la convenienza dei collegamenti ferroviari anche: un elemento che andrebbe sotto l'attenzione Governo. Si tratta di un tema su cui dobbiamo tenere alta l'attenzione, anche in ambito delle associazioni dei porti italiani e dei porti europei».

Merci su rotaia, l'Europa accelera

Logistica sostenibile. L'obiettivo indicato dalla Ue è trasferire entro il 2030 dalla strada alla ferrovia il 30% delle merci in transito con percorrenze superiori ai 300 km. In Italia necessari ingenti investimenti per lo sviluppo della rete e dei terminal intermodali

Pagina a cura di Marco Morino

La sfida è ardua: è bene chiarirlo subito. Però rappresenta una straordinaria opportunità per abbattere le emissioni nocive generate dai trasporti. Gli obiettivi Ue prevedono il trasferimento su ferrovia del 30% del trasporto merci su distanze superiori a 300 chilometri che oggi avviene su gomma entro il 2030 e del 50% entro il 2050. Sempre entro il 2050, la quota modale del trasporto stradale dovrebbe calare in Europa dall'attuale 60% al 41 per cento.

Per l'Italia, la sfida è più complessa che altrove. Lo dicono i numeri. Nel 2022 la quota di mercato del cargo ferroviario è all'11%, contro una media Ue del 17%, del 19% in Germania e del 30% in Austria. In Italia il trasporto su gomma è da sempre dominante: basti pensare che circa il 60% degli addetti alla manifattura sul territorio nazionale si trova entro i 10 chilometri dal casello autostradale più vicino e percentuali simili si osservano anche per gli addetti ai settori trasporti e magazzinaggio e per gli addetti totali. Le percentuali salgono all'80% per un raggio di 20 chilometri. Il concorrente diretto del trasporto merci ferroviario è la rete autostradale: le autostrade, che sono solo il 3% dell'estensione della rete stradale italiana, trasportano circa il 30% del traffico merci.

In questo scenario, lo sviluppo dell'intermodalità, cioè forme di trasporto combinato gomma-ferro (camion+treno), appare la sola opzione percorribile per trasferire quote crescenti di merci dalla strada alla ferrovia anche in Italia. Attualmente però il trasporto intermodale è ancora poco performante e competitivo e necessita di interventi di varia natura per renderlo più efficiente. Dice Carlo De Ruvo, presidente di Confetra:

«L'impegno più rilevante riguarda l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico per consentire un effettivo trasferimento di merci dalla modalità stradale alla ferrovia».

Riguardo al cargo ferroviario, sono annunciati in Italia investimenti complessivi nel prossimo decennio per circa 3 miliardi di euro, per avvicinarsi ai target stabiliti dall'Unione europea.

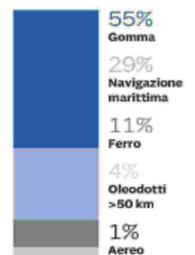
Di prioritario interesse è l'intermodalità strada-ferrovia per i trasporti a lungo raggio, che si sviluppano nell'import/export con i Paesi europei e nelle relazioni tra il Nord e il Sud Italia. Su questo fronte, sono necessari investimenti per l'adeguamento della rete ferroviaria nazionale ai nuovi standard europei per treni lunghi 750 metri e 2mila tonnellate di peso e sagome adatte al trasporto di semirimorchi con altezza di 4 metri. Sono altrettanto essenziali investimenti in terminal ferroviari per il trasporto combinato (soprattutto quelli a sud delle Alpi) per migliorarne la capacità, la qualità e l'efficienza della relativa offerta di servizi intermodali. Ciò che preoccupa, tuttavia, sono i tempi realizzativi, che appaiono ancora troppo lunghi. In questo contesto, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) assume un ruolo di rilievo. Il Pnrr prevede investimenti mirati per potenziare e promuovere l'intermodalità e la digitalizzazione dei trasporti italiani.

Anche se tra le imprese vi è stata negli ultimi anni una presa di coscienza forte del valore dell'intermodalità, le forme di trasporto combinato interessano un numero ancora insufficiente di aziende industriali. Lo rileva l'ultimo rapporto (Quaderno numero 31) dell'associazione Freight leaders council. L'analisi, basata su dati Contship-Srm, riguarda un campione di 400 imprese manifatturiere che importano e/o esportano container via mare basate nelle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna (le tre regioni rappresentano oltre il 40% del Pil italiano e oltre il 50% dell'import-export, quindi una parte significativa dell'industria del Paese). L'elemento che emerge è una propensione non elevata nell'utilizzo da parte delle imprese della ferrovia o di un mix modale strada-ferro nel collegamento azienda-porto (in export) e porto-azienda (in import). Per le esportazioni il valore medio delle imprese (considerando gli ultimi 4 anni) che hanno dichiarato di avvalersi del meccanismo strada-ferro-mare è stato del 13% con l'eccellenza dell'Emilia-Romagna al 21 per cento. Per le importazioni il valore medio delle imprese (considerando gli ultimi 4 anni) che hanno dichiarato di avvalersi del meccanismo strada-ferro-mare è stato del 16%; spicca sempre l'Emilia-Romagna con il 23 per cento.

Per questa ragione, Alis, l'associazione della logistica intermodale sostenibile presieduta da Guido Grimaldi, chiede l'aumento degli incentivi intermodali. Dice Grimaldi: «Il governo deve intervenire con l'aumento della dotazione finanziaria per il Sea modal shift (combinato strada-mare, ndr) e per il Ferrobonus, attraverso uno stanziamento di cento milioni di euro l'anno per ciascuna misura. Nel 2022, anno in cui non è stato erogato l'incentivo Marebonus, si è assistito a un incremento del traffico dei camion su rete Anas del 4% rispetto al 2019, come riportato dall'Osservatorio del Mit (ministero dei Trasporti)». Alis stima che nel 2023 il trasporto intermodale abbia eliminato dalle strade italiane sei milioni di camion.

Il trasporto merci

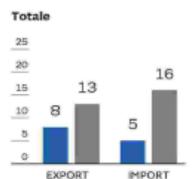
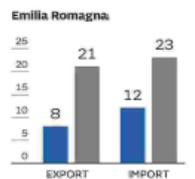
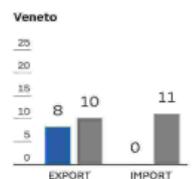
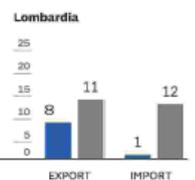
LE QUOTE DI MERCATO
Trasporto merci interno totale Italia. Ripartizione %, anno 2022



Fonte: Piano commerciale Rfi edizione 06/2023

INTERMODALITÀ
Utilizzo dell'intermodale nelle operazioni di export/import. % imprese

■ 2022 ■ MEDIA 2019-2022



Fonte: Freight Leaders Council

LA DOTAZIONE
Le infrastrutture per il trasporto in Italia

Rete ferroviaria **16.782** km

Rete autostradale **6.978** km

Autorità portuali **16***

Interporti **27**

Aeroporti **41**

(*) Coordinano 62 posti di carattere nazionale. Fonte: Freight Leaders Council



Criticità informatica doganale: l'appello delle associazioni all'Agenzia delle Dogane

<https://www.shippingitaly.it/2023/12/26/criticita-informatica-doganale-lappello-delle-associazioni-del-settor-e-allagenzia-delle-dogane/>

Nell'incontro, che si è tenuto ieri tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Fedespediti, il Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali, Confetra, Assocad, Anasped e Assologistica, dovuto al protrarsi dei disservizi causati da rallentamenti e blocchi del sistema telematico doganale (come accaduto nella giornata del 14 dicembre) che stanno interrompendo le operazioni di merci cruciali in un momento come questo di picco lavorativo legato alla stagionalità, le associazioni partecipanti hanno ribadito all'amministrazione doganale la necessità di prevedere un piano di intervento che elimini il senso di incertezza relativo al funzionamento dei sistemi informatici e alla durata della loro non disponibilità.

Ad informare di tutto questo è Fedespediti con una nota congiunta nella quale sottolinea il perdurare della situazione e la frequenza settimanale delle segnalazioni che riceve da operatori e imprese, e la conseguente necessità di fare presto perché dall'operatività del sistema informatico delle dogane passa la capacità del Paese di gestire i traffici di import – export che sono la forza motrice dell'economia italiana.

L'amministrazione doganale – comunica Fedespediti – ha illustrato i seguenti impegni su cui è già operativa: migliorare le condizioni contrattuali per la fornitura del servizio reso dal partner tecnologico e ridurre il disagio agli operatori dovuti alle interruzioni del sistema telematico; rafforzare attraverso tutti gli strumenti e i canali disponibili, la comunicazione all'utenza per fornire un'informazione trasparente, tempestiva e puntuale sull'effettivo status di funzionamento dei sistemi; disciplinare le istruzioni operative per la procedura di soccorso (fall back) la cui applicabilità verrà estesa anche alle merci non deperibili e l'impegno a completare in tempi rapidi la transizione al nuovo sistema; migliorare la procedura per apertura e gestione ticket assistenza e dialogo tra operatori e partner tecnologico di Adm; mantenere costante e aperto il dialogo operativo con imprese operatori.

Le rappresentanze associative – continua la nota – ritengono importanti questi impegni; tuttavia, la loro efficacia sarà determinata essenzialmente dalle tempistiche di attuazione per una concreta valutazione degli effetti volti ad assicurare stabilità e continuità operativa per gli operatori al servizio del tessuto imprenditoriale del Paese e del commercio internazionale. Le rappresentanze associative firmatarie del presente comunicato hanno assicurato in un pieno spirito collaborativo l'impegno a garantire un attento monitoraggio per fornire all'amministrazione segnalazioni puntuali utili e identificare gli interventi tecnici più opportuni e risolutivi.

Firmato: Fedespediti – Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali; Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali; Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica; Anasped – Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali; Assocad – Associazione Nazionale Centri di Assistenza Doganale; Assologistica – Associazione Italiana Imprese di Logistica, magazzini generali e Frigoriferi, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali.

Da gennaio i sovrapprezzi Ets per il trasporto marittimo

<https://www.adriaports.com/it/shipping/da-gennaio-i-sovrapprezzi-ets-per-il-trasporto-marittimo/>

TRIESTE – Scatteranno a gennaio i sovrapprezzi che le compagnie di navigazione sono tenute ad applicare per l'Ets (Emissions Trading System) dell'Unione europea. La maggior parte degli armatori ha già comunicato le tariffe, che tuttavia saranno aggiornate periodicamente e nei singoli contratti di trasporto.

Una situazione che avrà una ricaduta sul prezzo delle merci, considerando che altri sovrapprezzi si stanno imponendo a causa delle tensioni nel Mar Rosso e delle conseguenti decisioni da parte delle Compagnie di evitare il Canale di Suez, doppiando il Capo di Buona Speranza. «Per quanto riguarda la nostra situazione (porto di Trieste e Nord Adriatico, ndr) – sottolinea il presidente di Confetra Fvg, Stefano Visintin – è prioritario che le compagnie ripristinino il servizio via canale di Suez e che le addizionali per il rischio guerra vengano ridotte. Certamente, se l'applicazione dell'ETS fosse stata rimandata, le merci sarebbero state economicamente meno penalizzate, in un momento già molto pesante per la nostra economia. Sono evidenti gli sforzi degli armatori per passare a tecnologie più ecosostenibili e a una o più forme alternative di carburanti meno inquinanti, anche se scelte diverse comportano incertezza su quale sarà il futuro in questo campo». Il presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, che riunisce la maggior parte degli operatori portuali, ricorda inoltre, come siano già in corso gli investimenti da parte degli Stati europei per ridurre le emissioni durante l'ormeggio delle navi per mezzo della fornitura di energia elettrica direttamente in banchina.

«A Trieste lo sappiamo bene, dal momento che una buona parte del Fondo complementare al Pnrr è destinata a questo. Posporre di un anno l'entrata in vigore della normativa che introduce gli ETS nel trasporto marittimo sarebbe stato non solo possibile, ma consigliabile per sostenere le nostre economie, già messe a dura prova dalle guerre – ribadisce Visintin – e dalla necessità di ristrutturare le proprie catene logistiche in modo politicamente sostenibile, ma non economicamente vantaggioso».

L'Ets (Emissions Trading System o Sistema di scambio delle quote di emissione) è un approccio basato sul mercato implementato dall'Unione Europea, progettato per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Norma principale è quella di fissare un limite alla quantità totale di CO2 che può essere emessa dalle aziende partecipanti. A partire da gennaio 2024, il sistema ETS sarà esteso alle emissioni di CO2 di tutte le grandi navi che entrano nei porti dell'UE. Le quote di emissioni provenienti da viaggi all'interno dell'UE saranno interamente coperte, il 50% delle emissioni provenienti da viaggi che iniziano o terminano al di fuori dell'UE saranno coperte e tutte le emissioni all'ormeggio nei porti dell'UE saranno coperte. Per garantire una transizione più agevole, le compagnie di navigazione usufruiranno di un periodo iniziale di introduzione graduale. Nel 2024 acquisteranno quote per il 40% delle loro emissioni totali, che saliranno al 70% nel 2025 e raggiungeranno il 100% nel 2026.

Porti liguri e sicurezza alimentare, la situazione è critica

<https://www.myfruit.it/logistica-e-trasporti/2024/01/porti-liguri-e-sicurezza-alimentare-la-situazione-e-critica.html>

I tempi medi per i controlli sono di 15 giorni ma si può arrivare a 25. Il costo per la sosta di un container è di 170 euro al giorno.

In uno scenario già di per sé incerto per via della crisi del Mar Rosso, un allarme circa il possibile aumento dei costi della movimentazione delle merci arriva da Spediporto.

“La carenza di personale nei porti liguri adibito a controlli e analisi – spiega – con appena tre funzionari che devono coprire gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure, rischia di provocare pesanti conseguenze in termini di extra-costi per le aziende e, a cascata, per i consumatori, oltre a rischi per la salute pubblica. Occorre un rafforzamento degli organici veterinari nei porti di Genova e Vado Ligure”.

La situazione è critica

Una situazione delicata, che oltretutto rischia di peggiorare per via dei nuovi controlli europei legati alla normativa Reach (Registration, evaluation, authorisation and restriction of chemicals) che concerne la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche.

“I dati che ci forniscono le nostre aziende associate – precisa Spediporto – sono a dir poco imbarazzanti. I tempi medi di refertazione sono di circa 15 giorni, ma per alcune merci si può arrivare anche a 25 giorni, con un aumento generalizzato rispetto al 2022 e sofferenze particolari per il porto di Savona e Vado Ligure. E' evidente come questi ritardi aumentino i costi: per fare un esempio, da gennaio a novembre 2023, il terminal Reefer di Vado Ligure ha movimentato 47.457 container (con 228mila tonnellate di frutta) mentre nel bacino portuale di Genova i contenitori sottoposti a controlli sanitari sono stati oltre 250mila. Il costo medio giornaliero per la sosta di un container è di 170 euro, dunque un vero e proprio salasso per gli importatori che finisce, poi, per pesare sulle tasche dei consumatori”.

“Proprio per la materia specifica dei controlli e per la loro importanza – prosegue Spediporto – Genova e Savona meritano di avere una linea analitica dedicata, in grado di fornire risposte in tempi rapidi alle necessità legate ai traffici portuali dei due scali. E' assurdo delegare un ruolo strategico come questo soltanto ai laboratori Izs (Istituto zooprofilattico sperimentale) sparsi in tutta Italia”.

“Faremo pressing sui soggetti che a vario titolo possono intervenire, per modificare una situazione davvero pericolosa – conclude Spediporto – Oltre all'impegno della politica regionale, anche Fedespedi e Confetra hanno sollecitato un incontro con il ministero per trovare una soluzione idonea per i porti liguri. Peraltro non stiamo parlando tanto del cosiddetto rischio di impresa, ma di costi finali maggiorati per le famiglie e anche di sicurezza alimentare. Va sottolineato come fare buona sanità voglia dire tante cose, compreso effettuare controlli adeguati e rapidi dei cibi che, poi, finiscono sulle nostre tavole fin dal loro arrivo nei porti regionali”.

Trasporto merci green, oggi Forum ANSA con Eni e Amazon

Intervengono anche Salini (Fi) e Schiavoni (Confetra)

https://www.ansa.it/europa/notizie/rubriche/altrenews/2024/01/30/trasporto-merci-green-domani-forum-ansa-con-eni-e-amazon_71d61709-f95f-4bcf-b3aa-7b2f8fc655d3.html

BRUXELLES - Come ridurre le emissioni inquinanti del sistema di trasporto delle merci su strada - e non solo - senza penalizzare un settore chiave dell'economia: questo il tema al centro del Forum ANSA in programma il 31 gennaio a partire dalle 15. Al dibattito interverranno Luca Giansanti, responsabile Eni per le relazioni con l'Ue, Alfredo Perna, general manager per l'Italia di Amazon transport services, Niccolò Pieri, funzionario della direzione trasporti della Commissione europea, Massimiliano Salini, europarlamentare Fi-Ppe e Betty Schiavoni, vicepresidente di Confetra. Nel corso del Forum sarà, tra l'altro, fatto il punto sull'iter legislativo delle proposte presentate da Bruxelles in materia di decarbonizzazione del trasporto merci, le iniziative avviate a livello industriale per accompagnare la transizione del settore e la praticabilità dei target indicati in sede Ue per il taglio delle emissioni dei nuovi mezzi che saranno messi in circolazione nei prossimi anni. Il Forum sarà trasmesso in diretta streaming sulla pagina Facebook di ANSA Europa e su ANSA.it.