



GRANO, MA NON SOLO L'impatto della guerra sulla logistica italiana

Malgrado minime percentuali di grano importate da Kiev, la filiera del food di qualità soffre. In atto c'è un mix di effetti collaterali derivanti dal conflitto

I ventidue milioni di tonnellate di grano tenuti ostaggio dal conflitto tra russi e ucraini nel porto di Odessa sono diventati protagonisti del dibattito internazionale, attirando l'attenzione di un mondo globalizzato che, dopo due anni abbondanti di singhiozzi della Supply Chain causa pandemia, si ritrova ancora una volta a fare i conti con un disastroso effetto domino.

Se per i Paesi del Sud del Mediterraneo e del Nordafrica questo si traduce in ca-

restie ed instabilità geopolitica, con il sospetto di un uso strumentale del blocco delle esportazioni di grano e frumento da parte del Cremlino, per l'Italia vuole dire un'impennata dell'inflazione ed una crescita dei costi delle materie prime per il comparto alimentare.

Tuttavia, i più informati sanno che di grano targato Ucraina ne importiamo appena il 4-5% del fabbisogno nazionale e che tale percentuale non corrisponde alle forniture per le produzioni dell'indu-



Importazione in Italia di grano e frumento per panificazione

64%


UNGHERIA 17%
FRANCIA 15%
AUSTRIA 9%
CROAZIA E GERMANIA <9%

**KIEV NON SUPERA
IL 5%**

stria della pasta e del pane. Dunque, come e perché soffre la filiera italiana?

L'import di grano e frumento in Italia

Partiamo dai dati. Fermo restando che, come vedremo, il problema deriva dalla sofferenza della catena logistica, l'Italia ha con l'Ucraina, almeno in materia di rinfuse, un conto aperto relativamente piccolo.

Di fatto, il grano tenero destinato alla panificazione proveniente dai campi di Kiev rappresenta appena il 2,7% delle nostre importazioni, corrispondenti a circa 122 milioni di tonnellate, secondo le analisi Coldiretti sulla base dei dati Istat; già più consistente è la quota di foraggi per animali da allevamento, pari al 15% dell'import, 785 milioni tonnellate.

L'Italia è la decima importatrice europea di granaglie dall'Ucraina, che nel 2020 ha esportato verso l'Eurozona per un valore pari a 5,4 miliardi di euro.

Semmai, Roma dovrebbe preoccuparsi

della sua strategia globale di approvvigionamento di grano, mais e cereali, visto che Coldiretti stima al 64% del fabbisogno nazionale la percentuale di importazioni di grano per panificazione, biscotti e affini, mentre del mais per alimentare il bestiame importiamo il 53%. Dietro c'è un problema di retribuzione della filiera che coltiva queste materie prime, che ha ridotto di un terzo la produzione in 10 anni e che, adesso, non è in condizione di sopperire agli ammanchi di forniture dall'estero.

Perché i costi aumentano e la materia scarseggia?

Ascoltando varie campane ci si fa rapidamente un'idea su cosa stia accadendo da febbraio: si sono aggravate delle situazioni già in atto da mesi, come il rincaro del grano duro, ossia quello che non importiamo dall'Ucraina.

Un esempio arriva dai pastai piemontesi, che già a gennaio lamentavano un aumento del prezzo di questa materia ad-

dirittura dell'84% rispetto a settembre 2021, accompagnato da altri rincari, come quello della carne bovina per i ripieni (+30%) - effetto dell'aumento di costo dei foraggi - nonché di trasporti, energia e packaging.

La realtà italiana paga una serie di effetti collaterali a quella che è una crisi alimentare che si prospetta come la più grave degli ultimi decenni, sia perché planetaria, sia perché sovrapposta ad altre crisi ereditate di politiche sbagliate e della gestione della pandemia.

Sempre Coldiretti spiega come le quotazioni del grano, aggirandosi attorno ai 12 dollari per bushel (unità di misura che corrisponde a circa 27,2 kg), hanno raggiunto un +36% in tre mesi di conflitto, portando a ricadute globali per 90 miliardi di dollari.

Detto questo, l'Italia importa il grano per il proprio uso interno da altri Paesi che in gran parte non sono l'Ucraina, proprio perché cerca un prodotto con qualità e livelli proteici più alti di quello tenero 'ba-

PRIMO PIANO

se', adatto per lo più alla panificazione: i nostri interlocutori sono dunque l'Ungheria per il 17%, la Francia per il 15%, l'Austria per il 9%, Croazia e Germania. Come detto, Kiev non supera il 5% del 64% che importiamo.

La 'finanza' del grano

Dietro alla rarefazione della materia prima ci sono delle ragioni tangibili ed altre meno. Tra quelle di immediata comprensione ci sono gli scarsi raccolti dovuti alle ridotte semine degli ultimi anni nel Sud Italia, causati da politiche non del tutto azzeccate in periodo di pandemia, ma soprattutto un discreto ammanco patito dai raccolti canadesi e statunitensi.

A ciò si sommi l'aumento della domanda di Paesi tradizionalmente poveri come India e Cina, che sono, sì, tra i principali produttori mondiali di grano tenero base con 106 e 135 milioni di tonnellate, destinato quasi esclusivamente al mercato interno, ma che iniziano a richiedere un prodotto di miglior qualità all'estero per soddisfare l'accresciuta quota di consumatori benestanti.

Naturalmente vi è il mancato export da parte dell'Ucraina e, a fargli da corollario, quello venuto a mancare proprio da alcune nazioni UE che, al pari dell'India e del Kuwait ad altre latitudini, hanno deciso di intraprendere una strada protezionistica.

Una situazione nella quale circola meno materia prima, la domanda è aumentata e il trasporto - tanto per non tralasciare nulla - ha rincarato sino a 4 volte il suo costo usuale.

Al quadro manca però la componente 'intangibile' del rincaro di grano e affini: le speculazioni.

Sui mercati finanziari, in preda al delirio, lo scollamento tra quotazioni e reale andamento della domanda e dell'offerta è ai massimi storici, con un ricorso ai contratti derivati - i famigerati 'future' - spasmodico, con la conseguenza di mettere

**LE QUOTAZIONI DEL
GRANO, ATTORNO
A 12 DOLLARI PER
BUSHEL, HANNO
RAGGIUNTO UN
+36% IN TRE MESI DI
CONFLITTO, PORTANDO
RICADUTE PER 90
MILIARDI DI DOLLARI**

la stabilità stessa della quotazione di un prodotto in mano a investimenti mirati ad acquistare e vendere solo virtualmente. In poche parole, è in atto una tempesta speculativa che vive parallelamente alle difficoltà quotidiane di produttori, logistica e industria, ma che su di essa ha ricadute decisamente materiali.

Chi soffre in Italia, tra grano e materie prime

In definitiva, si potrebbe dire che a soffrire è la logistica. Quello che si percepisce come minore disponibilità di un prodotto, come aumento del suo prezzo e come dilazionamento dei tempi di attesa, non è che la somma di tanti inceppamenti della catena.

La filiera alimentare che subisce i rincari e gli ammanchi di grano e foraggio, vedendosi costretta a ridurre la produzione e ad alzare il prezzo, deve la sua sofferenza al container che non salpa dalla Cina, al fatto che quando salperà pagherà lo spazio in stiva a peso d'oro, ma anche al blocco di altre importazioni altrettanto importanti, anche se apparentemente slegate.

La logistica italiana può citare, come fatto dal Presidente di **Confetra** Guido Ni-

colini in un'intervista, la sofferenza specifica del porto di Ravenna, il principale tra quelli italiani per le rinfuse, abituato a trattare 27 milioni di tonnellate di granaglie l'anno.

Lo stesso scalo, nel 2022, ha perso però anche 4,5 milioni di tonnellate di materie prime, 3 dei quali destinati alla manifattura ceramica, costretta a riparare altrove per trovare forniture alternative. Qui viene l'altro grande nodo che sta a monte della crisi delle materie prime, alimentari e non: se far arrivare il grano ucraino sulle coste baltiche sino al delta del Danubio è affare tutt'altro che semplice, fra binari a scartamento ridotto e colonne di tir in bilico tra una cannonata ed un lasciapassare del Cremlino, mettere in piedi dal nulla rotte prima inesistenti è un'impresa titanica.

Molte materie prime, che vanno a collegarsi con la filiera industriale in generale, arrivavano non dall'Ucraina, ma comunque dai porti del Mar Nero, adesso inagibile: non c'è compagnia assicurativa che garantirebbe - ricorda sempre Nicolini - un cargo in partenza dai porti romeni o bulgari.

Interrotte sono anche le tratte ferroviarie che dalla Cina, con dei veri e propri "mega-treni" stavano alleviando le strozzature da lockdown, in quanto attraversavano in gran parte i confini russi; e, in generale, va tenuto conto che per trasportare il carico 'medio' di una nave cargo sulle 30mila tonnellate, occorrono dai 15 ai 18 treni da 1.700 tonnellate, una movimentazione che, anche qualora avvenisse, manderebbe in tilt le infrastrutture per lo smistamento.

Si tratta, dunque, di un problema complesso, fatto di scatole cinesi, non tutte di immediata comprensione.

L'aspetto più chiaro di tutti è l'ennesima dimostrazione di fragilità di un mondo produttivo, commerciale e logistico che aveva data per scontata la stabilità in nome del profitto. X

Nasce "Cargo Ecosystem" iniziativa di Fedespedit, Anama e Alsea per accelerare la transizione digitale e green

BOLZANO – Fercam espande a Bolzano il progetto avviato a Roma di consegne ultimo miglio a emissioni zero, ampliando la flotta degli automezzi per il servizio di consegna sostenibile nella Ztl del centro cittadino con furgoni elettrici di ultima generazione. Fercam per le consegne nella Zona a traffico limitato del capoluogo altoatesino ha adottato anche il più recente modello di mezzo elettrico Fiat E-Ducato, alimentato a batteria da 47 kWh e con un'autonomia di circa 120 km; questo di Fercam è il primo nuovo modello della casa torinese con furgonatura e sponda caricatrice idraulica ad essere operativo sul territorio nazionale. Oltre a garantire il rispetto per l'ambiente, l'E-Ducato Fiat assicura un alto livello di sicurezza per i conducenti, potendo essere avviato solamente nel momento in cui le cinture di sicurezza sono correttamente allacciate ed entrambe le mani dell'autista posizionate sul volante.

Progetto pilota Fercam Emission Free Delivery avviato nel 2020 a Roma

Da sempre molto attenta alla sostenibilità e a ridurre al mi-



Traffico Tir al passo del Brennero

nimo l'impatto ambientale delle proprie attività, Fercam ha avviato nel 2020 nella propria filiale di Roma il progetto Emission Free Delivery (distribuzione delle merci senza rilasciare alcuna sostanza inquinante prodotta da motori endotermici), che dopo una prima fase di test viene ora gradualmente esteso a tutte le filiali nazionali dell'azienda.

Alla base del progetto pilota una strategia di rinnovamento in chiave green della flotta e dell'organizzazione di stoccaggio e distribuzione merci, che vede quindi coinvolti sul medio termine sia il parco mezzi sia i magazzini dell'operatore logistico altoatesino. Come primo step del progetto, Fercam ha deciso di avviare una collaborazione con il Cnr Itae (Istituto

di tecnologie avanzate per l'energia), con l'obiettivo di testare nuove tipologie di powertrain per i propri automezzi pesanti e furgoni, ricorrendo al biometano e all'idrogeno accoppiato all'elettrico. Il fine ultimo è individuare la tipologia di veicolo a zero emissioni più adatto alla distribuzione merci all'interno delle città.

Dopo la fase pilota iniziata a Roma, il progetto Emission Free Delivery continua a svilupparsi anche nelle Ztl di altre città italiane: oltre a Bolzano, la Filiale di Trento ha da poco introdotto un mezzo a impatto zero per consegne in centro, e l'iniziativa sarà replicata anche a Milano, Bologna e Como.

«Siamo felici dell'opportunità di portare avanti il progetto Emission Free Delivery in una città sensibile alla tematica della tutela ambientale come la nostra, in particolare con questo mezzo elettrico di ultima generazione, ecologico e sicuro. Riscontriamo reazioni molto positive al nostro impegno per le consegne emission free nel centro storico», commenta Paola Tagliari, Department manager – distribution, Fercam Bolzano.

Impegno del Mims, della Regione e istituzioni coinvolte sulle opere ferroviarie a supporto della Darsena Europa

LIVORNO – Il sindaco Luca Salvetti e l'assessora al porto Barbara Bonciani hanno partecipato alla seconda riunione del tavolo Emergenza ultimo miglio e connessioni, declinato su Livorno e finalizzato al completamento delle opere ferroviarie necessarie all'ottimizzazione del progetto di espansione a mare del porto di Livorno. Al tavolo, istituito e presieduto dalla viceministra Teresa Bellanova, hanno partecipato Maria Teresa Di Matteo, Giuseppe Catalano ed Enrico Maria Pujia del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Piero Neri, la presidente di **Confetra** Toscana Gloria Dari e Marco Marchese per RFI.

La riunione ha voluto fare il punto sull'impegno del Mims, della Regione Toscana e delle istituzioni coinvolte sul completamento delle opere ferroviarie a supporto della Darsena Europa che collegheranno i porti di Livorno e Piombino al Corridoio europeo scandinavo-mediterraneo. Nel corso della riunione il Ministero ha reso noto lo stato di avanzamento circa il completamento delle opere ferroviarie, con particolare riferimento al progetto Raccordo.

La massima priorità andrà al primo stralcio del progetto, ovvero ai 300 milioni di euro necessari per realizzare il collegamento ferroviario oggi inesistente tra l'Interporto Amerigo Vespucci e la linea Collesalveti-Vada. Assieme allo scavalco tra Porto e Interporto, il fascio di binari con la linea che si estende da Pisa a Vada, a sud di Livorno, rappresenta un link fondamentale per evitare le gallerie delle scogliere del Romito, oggi inadeguate al passaggio dei treni cargo, e per consentire al porto di allacciarsi, tramite il bypass di Pisa (il secondo stralcio del progetto, ancora da finanziare), al nodo ferroviario fiorentino e, quindi, all'alta velocità delle merci. Si è chiarito come l'intervento sia già in fase di realizzazione, con l'impegno di inserire una parte del finanziamento dell'opera nell'accordo di programma Mims – RFI 2022-2026 già a partire dall'anno corrente. Nel corso della riunione si è richiamato anche l'impegno preso in Commissione Trasporti, in cui è stata ri-

conosciuta la strategicità nazionale del completamento degli interventi ferroviari a supporto della Darsena Europa.

Giani ha ribadito con forza l'impegno della Regione sul completamento delle opere ferroviarie ricordando anche il sostegno economico che la Regione ha dato, sia al progetto Darsena Europa, finanziato per parte regionale per 200 milioni di euro, sia il Progetto Scavalco con un cofinanziamento di 20 milioni. Incisivi gli interventi di Piero Neri e Gloria Dari che hanno ricordato l'importanza delle opere per la vitalità del tessuto imprenditoriale di riferimento. Ricordiamo come l'impegno delle associazioni da loro presiedute è stato incisivo per portare l'attenzione del Mims sul nostro territorio. Salvetti: La riunione di oggi segna un passo in avanti importante per la città di Livorno e premia l'impegno del Comune, della Regione Toscana, di Adsp MTS e delle associazioni datoriali coinvolte che da tempo avevano evidenziato la necessità di procedere al completamento di quelle infrastrutture ferroviarie necessarie a dare maggior impulso allo sviluppo economico del porto e della città di Livorno. Il lavoro realizzato negli scorsi mesi ha visto anche l'interessamento del ministro Giovannini che ha espresso la volontà di organizzare un momento di confronto su tali temi oggetto del tavolo con il nostro territorio*.

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

Guerrieri ha espresso grande soddisfazione per la decisione presa dal MIMS e il per lavoro svolto dal tavolo tecnico composto da tutti i presenti, parlando di una svolta decisiva per i progetti di espansione a terra del porto. Con la prossima realizzazione della Darsena Europa, il porto si ritroverà a movimentare dagli 1,2 agli 1,6 milioni di TEU. Milioni di container da venti piedi dovranno quindi essere scaricati e inol-



Una veduta della Darsena Europa

trati verso l'entroterra, con inevitabili ripercussioni negative sull'efficienza operativa dei servizi di trasporto. E' chiaro che il trasporto stradale da solo non può soddisfare le nuove esigenze di traffico. Diventa gioco forza obbligatorio puntare sull'intermodalità e sulla ferrovia ha sottolineato il numero uno dell'AdSp. Il traguardo da raggiungere è quello di creare le condizioni per arrivare entro il 2030 a spingere sino al 25% la percentuale di container via treno, con una previsione di medio periodo che immagina via treno il 30% dei container. Allo stesso tempo, l'AdSp e il polo di Guastice stanno studiando con il progetto TOR la possibilità di trasferire su ferro anche una quota parte del traffico rotabile, uno dei core business del porto della Città dei Quattro Mori.

L'interporto di Vespucci diventa il punto di riferimento di questo percorso. La riattivazione della linea merci con la Pisa-Collesalveti-Vada genererà ricadute importanti sull'efficienza operativa di tutto il territorio, con effetti diffusivi fino a Piombino, per il quale stiamo studiando la realizzazione del collegamento ferroviario diretto sino alle banchine ha aggiunto Guerrieri. "Non posso che ringraziare la vice ministra Bellanova e tutta la struttura tecnica di Missione per aver colto l'importanza di questa opera. Un grazie, anche, al presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che non ci ha mai fatto venire meno il proprio supporto".

L'ho già ribadito la scorsa settimana e lo confermo oggi: guardiamo a Livorno come ad un complesso sistema logistico-territoriale strategico per

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

La collaborazione interistituzionale è determinante, soprattutto ai fini di una eventuale disponibilità di risorse nel FSC nazionale 21-27 in quota alla Regione Toscana, fondi che da un lato consentirebbero una più rapida copertura finanziaria, dall'altro la possibilità di mettere a frutto le procedure di semplificazione amministrativa recentemente introdotte dal Governo per facilitare e velocizzare la realizzazione delle maggiori opere in tempi certi e ragionevoli. E per questo ritengo importante l'ottima valutazione da parte di tutti i presenti oggi al Tavolo, a partire dal Presidente Giani, su metodo e merito che hanno caratterizzato l'incontro ha aggiunto la viceministra.

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

De Ruvo (Dhl) nuovo presidente di Confetra

Carlo De Ruvo sarà il nuovo presidente di Confetra per il prossimo triennio. Lo ha eletto oggi l'Assemblea confederale che a settembre eleggerà anche la nuova Giunta completando il rinnovamento dei vertici politici.

Romano, classe 1959, De Ruvo è vice president airfreight Italy di Dhl Global Forwarding e ha già ricoperto cariche di rilievo all'interno del sistema associativo confederale avendo fatto parte del consiglio direttivo di Anama, l'associazione che rappresenta gli agenti aerei merci in Italia.

“Anzitutto voglio ringraziare il presidente uscente Guido Nicolini per come ha saputo guidare la Confetra nell'ultimo triennio contrassegnato in larga parte dall'emergenza Covid e da ultimo dalla tragedia della guerra in Ucraina” sono state le prime parole di De Ruvo.

Poi ha aggiunto: “Ringrazio tutti per la fiducia assicurando il massimo impegno affinché Confetra prosegua il percorso iniziato 76 anni fa di consolidamento della propria capacità di rappresentanza nel panorama economico associativo italiano. Solo una Confetra coesa può affrontare con successo le sfide che attendono le molteplici e variegate categorie che ad essa fanno capo e che ne costituiscono la linfa vitale”.

Il neopresidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha infine concluso dicendo: “Non smetteremo mai di batterci affinché il mondo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni ottenga ciò di cui ha bisogno: semplificazioni, fluidità dei traffici, riduzione della tassazione su imprese e lavoratori nonché, più in generale, riforma della scuola e della formazione, investimenti in ricerca e sviluppo e giustizia certa in tempi brevi”.

Confetra, Carlo De Ruvo eletto nuovo presidente

Per il prossimo triennio

Milano, 6 lug. (askanews) – Carlo De Ruvo sarà il nuovo presidente di Confetra per il prossimo triennio. Lo ha eletto oggi l'assemblea confederale della Confederazione Generali Italiana dei Trasporti e della Logistica, che a settembre eleggerà anche la nuova giunta completando il rinnovamento dei vertici politici.

Romano, classe 1959, De Ruvo è Vice President Airfreight Italy di DHL Global Forwarding e ha già ricoperto cariche di rilievo all'interno del sistema associativo confederale avendo fatto parte del Consiglio Direttivo dell'Anama, l'associazione che rappresenta gli agenti aerei.

“Anzitutto voglio ringraziare il presidente uscente Guido Nicolini – ha dichiarato De Ruvo – per come ha saputo guidare la Confetra nell'ultimo triennio contrassegnato in larga parte dall'emergenza Covid e da ultimo dalla tragedia della guerra in Ucraina. Ringrazio tutti per la fiducia assicurando il massimo impegno affinché la Confetra prosegua il percorso iniziato 76 anni fa di consolidamento della propria capacità di rappresentanza nel panorama economico associativo italiano. Solo una Confetra coesa può affrontare con successo le sfide che attendono le molteplici e variegate categorie che ad essa fanno capo e che ne costituiscono la linfa vitale”.

“Non smetteremo mai – ha concluso De Ruvo – di batterci affinché il mondo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni ottenga ciò di cui ha bisogno: semplificazioni, fluidità dei traffici, riduzione della tassazione su imprese e lavoratori nonché, più in generale, riforma della scuola e della formazione, investimenti in ricerca e sviluppo e giustizia certa in tempi brevi”.

De Ruvo nuovo presidente di Confetra

"Solo coesi possiamo affrontare con successo le sfide che ci attendono"

L'assemblea confederale di Confetra ha eletto **Carlo De Ruvo** come nuovo presidente la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Resterà in carica per il prossimo triennio. A settembre l'elezione della nuova Giunta. Il manager, classe 1959, romano, ha già ricoperto cariche di rilievo all'interno dell'associazione ed è vicepresidente Airfreight Italy del gruppo Dhl Global Forwarding.

"Solo una Confetra coesa può affrontare con successo le sfide che attendono le molteplici e variegate categorie che ad essa fanno capo e che ne costituiscono la linfa vitale. Non smetteremo mai di batterci affinché il mondo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni ottenga ciò di cui ha bisogno", ha dichiarato.

Occorrono "semplificazioni, fluidità dei traffici, riduzione della tassazione su imprese e lavoratori nonché, più in generale, riforma della scuola e della formazione, investimenti in ricerca e sviluppo e giustizia certa in tempi brevi". Ed infine i ringraziamenti a "tutti per la fiducia assicurando il massimo impegno affinché Confetra prosegua il percorso iniziato 76 anni fa di consolidamento della propria capacità di rappresentanza nel panorama economico associativo italiano".

Soprattutto "voglio ringraziare -ha sottolineato- il presidente uscente **Guido Nicolini** per come ha saputo guidare Confetra nell'ultimo triennio, contrassegnato in larga parte dall'emergenza Covid-19 e da ultimo dalla tragedia della guerra in Ucraina".

Confetra: Carlo De Ruvo nuovo presidente per il prossimo triennio

Author : com

Date : 6 Luglio 2022

(FERPRESS) - Roma, 6 LUG - Carlo De Ruvo sarà il nuovo Presidente di Confetra per il prossimo triennio. Lo ha eletto oggi l'Assemblea confederale che a settembre eleggerà anche la nuova Giunta completando il rinnovamento dei vertici politici.

Romano, classe 1959, De Ruvo è Vice President Airfreight Italy di DHL Global Forwarding e ha già ricoperto cariche di rilievo all'interno del sistema associativo confederale avendo fatto parte del Consiglio Direttivo dell'Anama, l'associazione che rappresenta gli agenti aerei.

“Anzitutto voglio ringraziare il Presidente uscente Guido Nicolini – ha dichiarato De Ruvo - per come ha saputo guidare la Confetra nell'ultimo triennio contrassegnato in larga parte dall'emergenza Covid e da ultimo dalla tragedia della guerra in Ucraina.

Ringrazio tutti per la fiducia assicurando il massimo impegno affinché la Confetra prosegua il percorso iniziato 76 anni fa di consolidamento della propria capacità di rappresentanza nel panorama economico associativo italiano.

Solo una Confetra coesa può affrontare con successo le sfide che attendono le molteplici e variegate categorie che ad essa fanno capo e che ne costituiscono la linfa vitale.

Non smetteremo mai – conclude De Ruvo – di batterci affinché il mondo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni ottenga ciò di cui ha bisogno: semplificazioni, fluidità dei traffici, riduzione della tassazione su imprese e lavoratori nonché, più in generale, riforma della scuola e della formazione, investimenti in ricerca e sviluppo e giustizia certa in tempi brevi”.

Carlo De Ruvo è il nuovo presidente di Confetra



ROMA – È **Carlo De Ruvo** il nuovo presidente di **Confetra**. Alla guida per i prossimi tre anni, è stato eletto oggi dall'Assemblea confederale.

A Settembre poi la nuova Giunta che completerà così il rinnovamento dei vertici politici.

De Ruvo, che lo ricordiamo prende il posto di **Guido Nicolini**, che aveva espresso la volontà di non ricandidarsi, è attualmente vice president airfreight Italy di **DHL Global Forwarding**.

Nato a Roma nel 1959 ha già ricoperto cariche di rilievo all'interno del sistema associativo confederale avendo fatto parte del Consiglio Direttivo dell'Anama, l'associazione che rappresenta gli agenti aerei.

“Anzitutto voglio ringraziare il presidente uscente Guido Nicolini -sono le prime dichiarazioni di Carlo De Ruvo, appena eletto- per come ha saputo guidare la Confetra nell'ultimo triennio contrassegnato in larga parte dall'emergenza Covid e da ultimo dalla tragedia della guerra in Ucraina. Ringrazio tutti per la fiducia assicurando il massimo impegno affinché la Confetra prosegua il percorso iniziato 76 anni fa di consolidamento della propria capacità di rappresentanza nel panorama economico associativo italiano”.

“Solo una Confetra coesa -ha aggiunto il neo presidente- può affrontare con successo le sfide che attendono le molteplici e variegate categorie che ad essa fanno capo e che ne costituiscono la linfa vitale. Non smetteremo mai di batterci affinché il mondo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni ottenga ciò di cui ha bisogno: semplificazioni, fluidità dei traffici, riduzione della tassazione su imprese e lavoratori nonché, più in generale, riforma della scuola e della formazione, investimenti in ricerca e sviluppo e giustizia certa in tempi brevi”.

Confetra elegge Carlo De Ruvo presidente

2022-07-06 17:07:29 redaesterna

È tempo di rinnovo delle cariche di Confetra, cominciando da quella di presidente. Nei giorni scorsi, l'attuale presidente Guido Nicolini comunicò che non intendeva presentarsi per il rinnovo, quindi l'assemblea confederale del 6 luglio 2022 ha **eletto alla presidenza Carlo De Ruvo**. Nato a Roma nel 1959, De Ruvo è vice-presidente Airfreight Italy di Dhl Global Forwarding. In passato ha già ricoperto cariche associative, come membro del consiglio direttivo di Anama, che raccoglie gli agenti aerei italiani. A settembre, l'assemblea eleggerà la nuova giunta.

“Anzitutto voglio ringraziare il presidente uscente Guido Nicolini per come ha saputo guidare la Confetra nell'ultimo triennio contrassegnato in larga parte dall'emergenza Covid e da ultimo dalla tragedia della guerra in Ucraina”, ha dichiarato De Ruvo dopo l'elezione. “Ringrazio tutti per la fiducia assicurando il massimo impegno affinché la Confetra prosegua il percorso iniziato 76 anni fa di consolidamento della propria capacità di rappresentanza nel panorama economico associativo italiano. Solo una Confetra coesa può affrontare con successo le sfide che attendono le molteplici e variegate categorie che ad essa fanno capo e che ne costituiscono la linfa vitale. Non smetteremo mai di batterci affinché il mondo della logistica, dei trasporti e delle spedizioni ottenga ciò di cui ha bisogno: semplificazioni, fluidità dei traffici, riduzione della tassazione su imprese e lavoratori nonché, più in generale, riforma della scuola e della formazione, investimenti in ricerca e sviluppo e giustizia certa in tempi brevi”.

Attualità

Almanacco della Logistica 2022

La ripresa

*Benessere del Paese (e della sue realtà produttive) ed efficienza della logistica sono strettamente correlati. Lo sottolinea il documento **Confetra** che mette nero su bianco le performance del settore nell'ultimo anno*

di Tiziana Altieri

Italia nel 2021 è ripartita. I numeri contenuti nell'Almanacco della Logistica 2022 elaborato dal Centro Studi **Confetra** parlano chiaro. Il settore della logistica, che nella Penisola occupa poco meno di 1 milione di persone con oltre 108.500 imprese attive, messo in ginocchio nel 2020 dalla pandemia e dai lockdown che hanno interessato praticamente l'intero globo, ha recuperato nell'ultimo anno i volumi movimentati in quasi tutti i comparti. Sono, infatti, ripresi gli scambi con l'estero, sia in import (più 24,7 per cento sul 2020 e più 9,8 sul 2019) sia in export (rispettivamente più 18,2 e più 7,5 per cento). La produzione industriale italiana ha segnato nel 2021 un più 11,8 per cento sull'anno precedente, tornando praticamente ai livelli pre-pandemia. In crescita del 6,6 per cento rispetto al 2020 anche il Prodotto Interno Lordo che rimane, però, in-

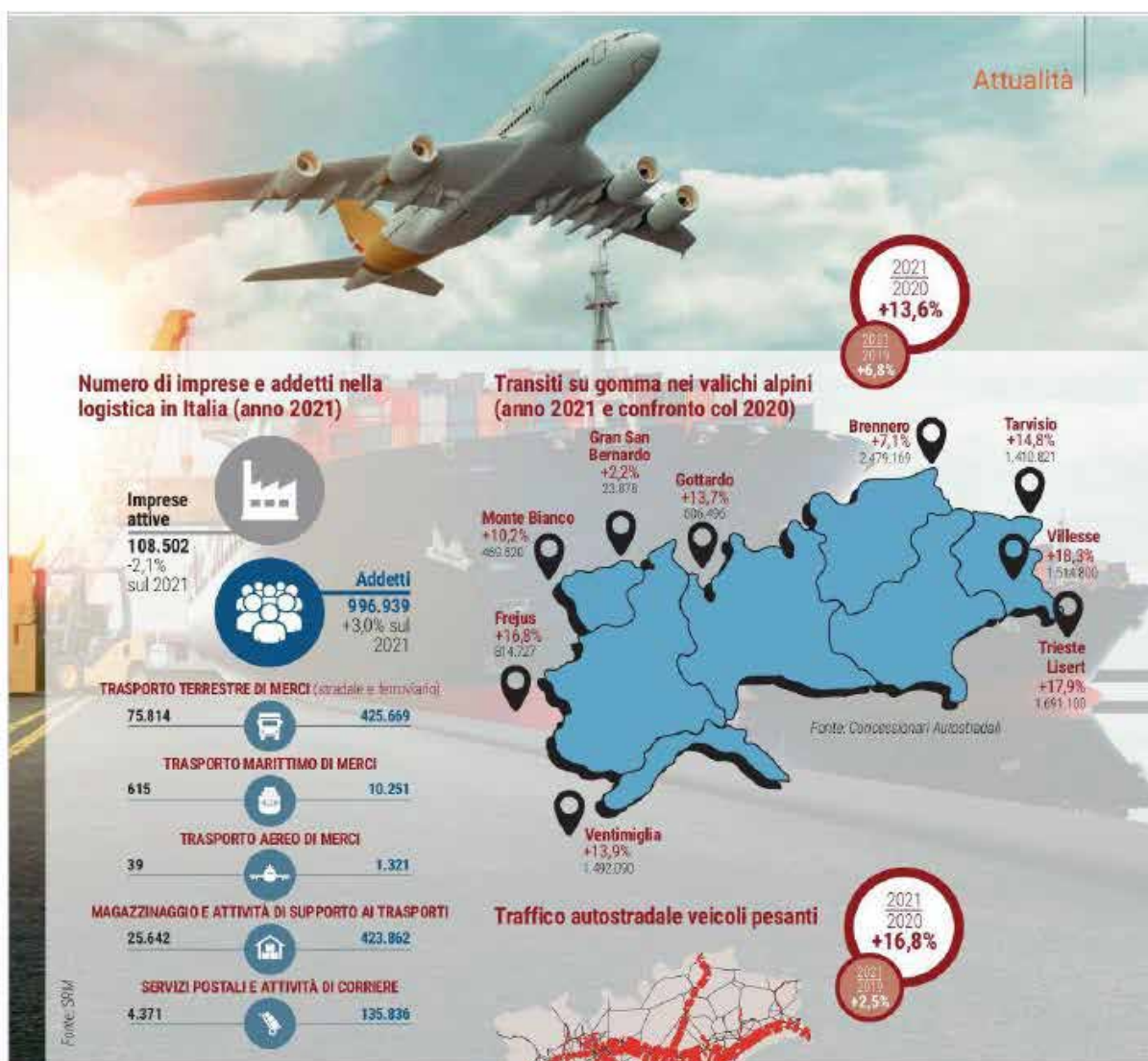
fiorire del 3,0 per cento rispetto al 2019. Il futuro, invece, è tutto da scrivere.

Pesano sul 2022 i venti di guerra, l'aumento dei costi delle materie prime, la crisi energetica con cui sta facendo i conti tutto il Vecchio Continente e l'Italia in particolare visto che si approvvigiona quasi totalmente all'estero, il clima di incertezza e la scia della pandemia. Non bisogna dimenticare, infatti, che ancora fino allo scorso 1° giugno numerose città cinesi hanno dovuto fare i conti con pesanti lockdown che hanno causato anche la paralisi di porti strategici come quello di Shanghai.

Modalità per modalità

Su strade e autostrade italiane il traffico dei veicoli pesanti ha superato i livelli pre-pandemici (più 5,3 e più 2,5 per cento sul 2019). Mediamente si sono registrati nel 2021 263.696

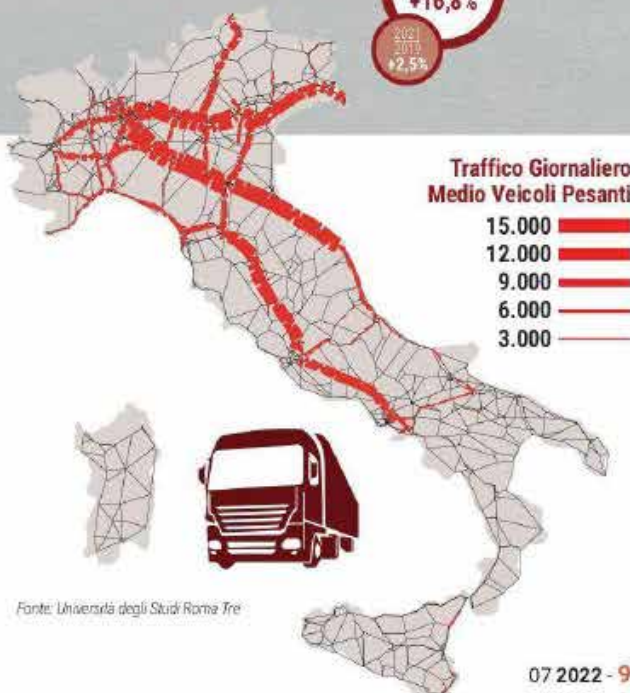
8 - 07 2022



spostamenti giornalieri di truck con la Lombardia che da sola ne ha contati oltre 50mila. Il traffico ai valichi alpini ha fatto da traino alla crescita della gomma con un più 13,6 per cento sull'anno precedente e un 6,8 rispetto al 2019.

Forte espansione anche per le merci movimentate per via aerea con un più 32,5 per cento sull'anno precedente che ha consentito il recupero integrale dei volumi 2019. Da notare la for-

Il traffico giornaliero medio di veicoli pesanti sulla rete autostradale della Penisola nel 2021 è cresciuto del 16,8 per cento rispetto all'anno precedente ed è aumentato anche in confronto all'ultimo anno pre-pandemia. Tutte le direttrici più trafficate hanno origine in Lombardia. In alto, i transiti su gomma registrati nei diversi valichi alpini, tutti con il segno positivo. Il Brennero si conferma il più trafficato con poco meno di 2,5 milioni di passaggi.



Merchi movimentate via aerea (in tonnellate, anno 2021)


Fonte: Assaeroporti

Le performance degli scali italiani nell'ultimo anno. Si è tornati ai tonnellaggi del 2019 con un più 32,5 per cento sull'anno precedente. Malpensa si conferma primo aeroporto italiano per le merci. Al secondo posto Fiumicino che movimentava però circa un ottavo dei volumi milanesi.



te polarizzazione del traffico nello scalo di Milano Malpensa che è arrivato a gestire quasi il 73 per cento di quello intero nazionale merci con 741.773 tonnellate movimentate. Roma Fiumicino e Venezia, rispettivamente al secondo e terzo posto, si fermano a 95.042 e 40.486 tonnellate.

Il traffico ferroviario, dopo aver mostrato la sua resilienza durante la pandemia, non ha interrotto il suo trend di crescita sia in termini di treni-km (più 13,5 per cento) sia di tonnellate di merce trasportata (più 16,6 per cento, un dato stimato utilizzando la composizione dei treni circolanti). Solo nel Nord del Paese si arrivano, però, a contare oltre 80 treni al giorno, la rete ferroviaria al Sud e nelle Isole è ancora incapace di assorbire un'adeguata quantità di merci, talvolta è addirittura inesistente. Anche il traffico alpino via rotaia è cresciuto, più 12,1 per cento nel 2021. Dalla Svizzera sono transitate 22,7 milioni di tonnellate, dall'Austria 22,7, dalla Slovenia 5,5 e dalla Francia solo 4,1. In tutti i casi su rotaia l'import supera l'export.

Per quanto riguarda, infine, il settore marittimo si nota un andamento meno uniforme. Crescono, infatti, i TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit) movimentati (11.296.719, più 5,7 per cento rispetto all'anno prima e più 4,8 sul 2019) grazie al sostanziale recupero del traffico contenitori gateway mentre quello di transhipment ripropone in pratica i numeri dell'anno precedente. Ottime le performance di Monfalcone - che fa però piccoli numeri, Taranto, Cagliari e Savona Vado Ligure. Si registra, invece, una consistente contrazione delle



10 - 07 2022

Il traffico Ro-Ro nei porti italiani nel 2021



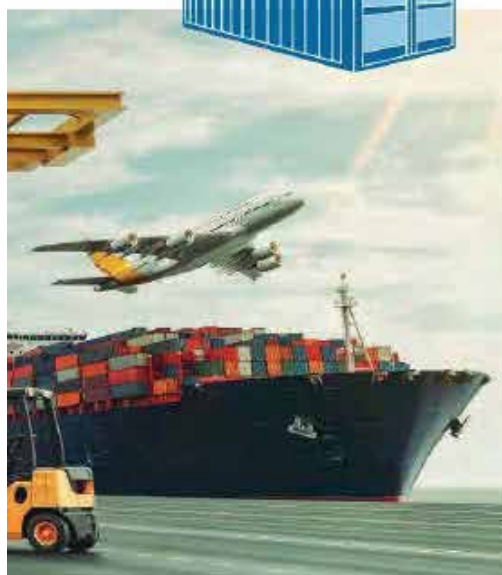
rinfuse liquide (163.807.537 tonnellate, più 4,4 per cento sul 2020 ma meno 10,4 sull'ultimo anno pre-Covid-19). Bene il traffico Ro-Ro (ossia di navi in grado di trasportare veicoli gommati) che con 123.484.496 tonnellate segna un più 9,1 per cento sui volumi 2019, così come le rinfuse solide che superano le 56,8 milioni di tonnellate portandosi a un meno 4,8 per cento sui volumi pre-pandemici.

Impossibile fare senza

L'Almanacco della Logistica mette ancora una volta di più in evidenza l'importante ruolo di questo settore, a cui anche il PNRR dedica risorse. Perché il Paese e le sue industrie, che guardano con interesse all'export, non possono crescere senza una sua logistica efficiente come ha sottolineato

A destra i TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit, unità di misura per i container) movimentati nei porti italiani nel corso del 2021. Il traffico di contenitori gateway è cresciuto dell'8,8 per cento rispetto all'anno precedente, quello di transhipment solo dello 0,7. Gioia Tauro è il porto che movimentava il maggior numero di TEU, ben oltre 3,1 milioni. Al secondo posto con oltre 2,5 milioni c'è Genova. Sopra, i traffici RO-RO, in crescita del 9,1 per cento sull'ultimo anno pre-crisi. Qui al comando c'è il capoluogo ligure.

I TEU movimentati nei porti italiani nel 2021



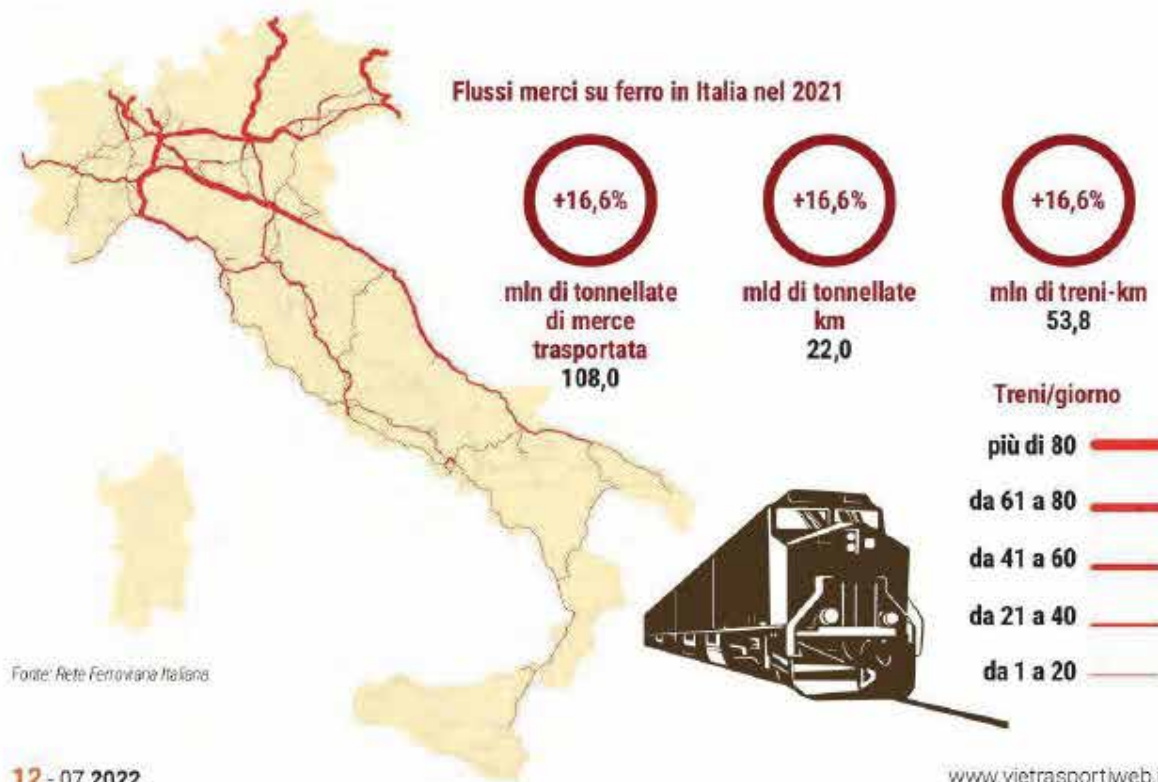
Attualità
Il traffico ferroviario nei valichi alpini (in milioni di tonnellate, anno 2021)


to anche il presidente di **Confetra** **Guido Nicolini** presentando il volume.

"Un Paese incentrato sulla manifattura, ma privo di materie prime che ha nelle esportazioni il principale traino del Pil ormai da oltre un decennio

Torna a crescere nell'ultimo anno anche il traffico ferroviario con un aumento sia dei convogli, sia delle merci trasportate come evidenzia la cartina che però fa emergere anche il profondo distacco tra nord e sud del paese, che deve fare i conti con un'infrastruttura inadeguata o inesistente. In alto, i traffici ferroviari ai valichi alpini nell'ultimo anno.

on può fare a meno di una supply chain efficiente. Il pacchetto climatico approvato dalla Commissione europea denominato 'Fit for 55' per la riduzione del 55 per cento dei gas serra nel 2030 obiettivo intermedio verso quello ultimo del 2050, impone dei cambiamenti sostanziali alla movimentazione delle merci nel nostro Paese. Si apre una nuova fase che necessita di una politica industriale e per la logistica fatta di strumenti incentivanti per gli investimenti che alimentino lo sviluppo non solo dimensionale ma per l'internazionalizzazione, la formazione, il passaggio generazionale e il progresso in direzione digital e green. Ma per fare il vero salto di qualità alla logistica italiana occorre ricucire il rapporto con la manifattura attraverso politiche per incentivare l'inversione dei termini di resa perché è impensabile come Paese immaginare di andare verso investimenti e scelte di consumo influenzate dalla sostenibilità ambientale se non si è in possesso della propria supply chain logistica. Il futuro che immagino vede le scelte di consumo, fino ad ora legate al marketing e al costo del prodotto, influenzate sempre più da un ulteriore elemento: la sostenibilità. Rendere edotto il consumatore in tal senso avrebbe il fine di coinvolgere questi nell'ambizioso obiettivo europeo delle emissioni zero di CO2 entro il 2050. Solo così si può ambire a un vero cambiamento nelle scelte di trasporto valorizzando la componente logistica, non più come corsa al costo minore, bensì al servizio efficiente ma allo stesso tempo sostenibile".

Flussi merci su ferro in Italia nel 2021


Porto di Napoli, **Confetra** Campania: Controlli doganali eseguiti con ritardo

LINK: <https://www.ildenaro.it/porto-di-napoli-confetra-campania-controlli-doganali-eseguiti-con-ritardo/>



Imprese&Mercati Porto di Napoli, **Confetra** Campania: Controlli doganali eseguiti con ritardo da ildenaro.it - 14 Luglio 2022 21 "**Confetra** Campania, che comprende le associazioni di categoria rappresentanti l'utenza portuale napoletana, sentito anche il Consiglio Territoriale dei Doganalisti, con il presente comunicato intende portare a conoscenza dei media e dell'opinione pubblica, il grave ritardo con cui vengono eseguiti i controlli doganali nel porto di Napoli". Lo si legge in una nota della **Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**. "In questa sede è necessario ancora una volta sottolineare che gli operatori non intendono assolutamente sottrarsi ai controlli, né invocare una riduzione del numero degli stessi; chiedono soltanto che vengano svolti in tempi certi e ragionevoli. Riscontriamo infatti che la tempistica media degli ultimi mesi per

l'effettuazione delle verifiche alla merce, è di circa 7/8 giorni. Si tratta di tempi inaccettabili, non in linea con le esigenze dei traffici e che soprattutto minano la competitività del porto di Napoli, provocando danni economici diretti alle aziende in termini di costi di giacenza, ed indiretti in termini di ritardi di consegna. Occorre evidenziare che tutto ciò avviene nonostante l'impegno e la competenza dei vertici locali dell'Agenzia delle Dogane, con i quali intratteniamo ottimi rapporti", prosegue la nota. "Lungi da noi definire in questa sede le singole responsabilità ma, al netto di alcune disfunzioni attribuibili a tutti gli attori della filiera e che riguardano l'organizzazione dei controlli in genere, a nostro parere è evidente che occorre rinforzare l'organico dell'ufficio doganale di Napoli 1, poiché lo stesso dispone di una forza lavoro assolutamente insufficiente per svolgere il

carico ordinario. E' una questione atavica e ormai strutturale per la quale ci battiamo da anni, ma riteniamo sia giunto il momento di porre un rimedio definitivo. Siamo molto preoccupati che il protrarsi di questa situazione possa provocare a breve una paralisi del porto, anche in considerazione della concomitanza tra il picco di lavoro estivo ed il periodo delle ferie. Non possiamo più tollerare questo status quo, il porto di Napoli merita più attenzione, chiediamo pertanto con forza l'intervento delle istituzioni locali e nazionali per la risoluzione del problema", conclude il comunicato. TAGS **Confetra** Campania ildenaro.it

Cambio di passo

LINK: <https://www.portnews.it/cambio-di-passo/>



Cambio di passo di Rossana Revello Alla luce dei nuovi indirizzi europei, nel dialogo tra porto e città, risulta sempre più urgente porre al centro della logistica portuale del futuro le tematiche ambientali, al fine di diminuire l'impatto ambientale del porto che deve puntare alla sostenibilità del territorio e dell'economia. In questo contesto, si parla sempre di più di logistica sostenibile o logistica green. Per meglio comprendere i meccanismi e i dettami di questo nuovo modo di concepire la logistica, abbiamo intervistato Daniele Testi, Presidente di SOS LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile) e Coordinatore Commissione Logistica Green e Sostenibilità di **Confetra**. Prima dello scoppio della guerra in Ucraina, l'Europa era fortemente orientata a trasformare la propria economia verso il green. Il conflitto ha riportato le lancette indietro nel tempo, sottraendo per certi versi energie e molti investimenti

alla transizione ecologica e al perseguimento degli obiettivi dell'agenda 2030. Oggi, per certi versi, siamo di fronte alla prospettiva di un peggioramento degli effetti dei cambiamenti climatici e del ritorno all'uso massiccio delle energie fossili. Alla luce degli eventi storici che stiamo vivendo, la cosiddetta logistica sostenibile non rischia di diventare un concetto un troppo astratto, buono da usare soltanto nei dibattiti politici? La pandemia prima e la tensione sul costo di materie prime e prodotti energetici causata dall'aggressione Russa in Ucraina creano effetti di segno opposto. Questi eventi da una parte hanno fatto comprendere a molti operatori economici che la logistica non può essere gestita come un fattore a risorse infinite, spingendoli a rivedere in un'ottica di efficienza e gestione del rischio le proprie catene di approvvigionamento. Una necessità che premia percorsi e approcci più sostenibili. Dall'altra parte

però hanno creato una tensione sui costi e sui bilanci che impedisce, soprattutto ai piccoli e medi operatori, di vedere la transazione ecologica come un investimento competitivo. Non credo però che le aziende di logistica debbano avere dubbi sui vantaggi che possono ottenere da un miglioramento delle proprie performance di sostenibilità. Serve però un approccio sistemico che tenga insieme tutti gli elementi tangibili e intangibili della propria competitività. In soccorso possono venire modelli che aiutano le imprese a sviluppare dei percorsi in sintonia con le priorità ed esigenze delle proprie organizzazioni e del grado di maturità rispetto a queste tematiche. Insomma, è comprensibile un rallentamento di alcuni progetti ma l'eventuale scelta di invertire la rotta verso modelli economici lineari diciamo "business as usual" porta con sé molti più rischi che vantaggi. Si

ha un bel parlare di logistica sostenibile. Ma il congestionamento dei porti cinesi, la ripresa del commercio, i noli marittimi alle stelle e i ritardi di mesi nelle consegne, stanno mettendo in ginocchio crisi e interi settori produttivi. Come afferma qualcuno, l'esplosione dell'inflazione nel nostro Paese è dovuto anche al costo elevato del trasporto. Essere sostenibili oggi vuol dire anche studiare forme di compensazione che consentano al nostro Paese di competere sui mercati internazionali. Qual è la sua opinione al riguardo? Ancora una volta, ci accorgiamo dell'importanza della logistica per la competitività delle imprese produttive, solo quando emergono problemi. Non sono un economista ma credo che se il costo del trasporto, sulle diverse modalità, avesse incorporato i costi di externalità che invece oggi finiscono nella bilancia pubblica senza una attribuzione diretta di causa effetto, ci sarebbe una maggiore attenzione da parte della committenza nella pianificazione delle proprie esigenze logistiche. Se vogliamo una logistica più efficiente servono infrastrutture più efficienti, ad esempio, e veniamo da decenni in cui l'unico obbiettivo era ridurre le

tariffe di trasporto. Un sistema per spostare inefficienze verso anelli della catena a minore potere contrattuale. Il fatto che la logistica sia oggi un fattore a risorse limitate (per i carburanti sempre più cari, per la capacità di stiva del trasporto marittimo che spinge i noli al rialzo e limita gli investimenti di capacità nei porti, per la mancanza di autisti dell'autotrasporto etc) è un cambio di paradigma che richiede modelli competitivi diversi in cui la logistica appunto gioca un ruolo primario. Le forme di compensazione dovrebbero esserci ma dovrebbero premiare solo organizzazioni e processi che non incidano negativamente sulle externalità (inquinamento, rumore, incidentalità, cambiamento climatico etc). Ritorniamo quindi alla ricetta iniziale che dovrebbe valorizzare solo gli investimenti sostenibili creando un vero vantaggio agli operatori virtuosi che vedrebbero migliorare il ROI degli investimenti in sostenibilità. Essere sostenibili oggi vuol dire anche avere una politica di governo che consenta il controllo dei processi in atto nel settore logistico. Ritiene che il Governo abbia una sua visione, una sua politica strategica? Nel Governo, così come nelle istituzioni

europee, c'è sicuramente una visione chiara sulla sostenibilità e sui vantaggi di uno sviluppo sostenibile. Nello specifico dobbiamo notare con piacere che il dialogo con l'industria attraverso le associazioni e gli operatori economici è molto aumentato. Ci sono ancora interessi contrapposti però che sono frutto anche della divisione che caratterizza un settore, quello dei trasporti e della logistica, che invece dovrebbe avere una maggiore unità di intenti. Siamo il Paese dei mille comuni ma anche dei mille porti, interporti e delle migliaia di associazioni di categoria. Ci può raccontare in che cosa consiste il protocollo che avete messo a punto come SOSLog? Il protocollo si pone dunque molteplici obiettivi: da una parte è uno strumento operativo per le aziende che vogliono avviare la trasformazione della propria cultura e dei propri processi in chiave sostenibile, dall'altra una garanzia per il mercato e i consumatori finali che possono vedere oggettivate le performance di sostenibilità legate alla logistica dei prodotti che acquistano nei diversi canali grazie ad un rating che può essere ottenuto solo mediante un audit indipendente da parte di organismi di certificazione appositamente qualificati.

Oggi sono 3 ovvero Certiquality, Bureau Veritas e BSI. Le aziende che terminano il percorso ottenendo un rating minimo pari al 50% del massimo ottenibile possono richiedere l'accreditamento nell'apposito registro pubblico di SOS LOGistica e iniziare ad usare un vero e proprio marchio di Sostenibilità Logistica nelle proprie comunicazioni, sui propri mezzi logistici o infrastrutture (se operatori logistici) o a fianco dei propri prodotti (se committenti o Gdo). L'iniziativa è stata lanciata a fine 2017 in fase test per poi essere definitivamente strutturata alla fine del 2020 in piena pandemia. Con questa iniziativa SOS LOGistica si pone al fianco delle aziende ma anche delle istituzioni con uno strumento capace di garantire l'impegno concreto degli operatori in merito ai processi logistici che influiscono sulla competitività di molte filiere industriali e di consumo ma che allo stesso tempo sono tra i principali contributori in termini di 'esternalità' che paghiamo come comunità per emissioni, congestione stradale, rumore, incidentalità, contributo al cambiamento climatico e oltre.

A Catania incontro tra vertici Sac, Autorità Portuale e **Confetra**

LINK: https://travelnostop.com/sicilia/senza-categoria/a-catania-incontro-tra-vertici-sac-autorita-portuale-e-confetra_550802

A Catania incontro tra vertici Sac, Autorità Portuale e **Confetra** 25 Luglio 2022, 12:40 Senza categoria Nei giorni scorsi l'amministratore delegato di Sac, Nico Torrisi, insieme al presidente e al vicepresidente della Società di gestione dell'Aeroporto di Catania, Giovanna Candura e Marco Romano, hanno incontrato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina e il presidente di **Confetra** Sicilia, Mauro Nicosia. Sul tavolo della discussione, il trasporto e le infrastrutture dell'isola, con focus sull'intermodalità, sia per quanto riguarda le merci che per quel che concerne i passeggeri e i turisti. Un incontro programmatico, dunque, per mettere a punto una strategia comune che possa ottimizzare la gestione dei flussi, creare nuove opportunità per il territorio e sviluppare il tessuto economico, imprenditoriale e turistico.

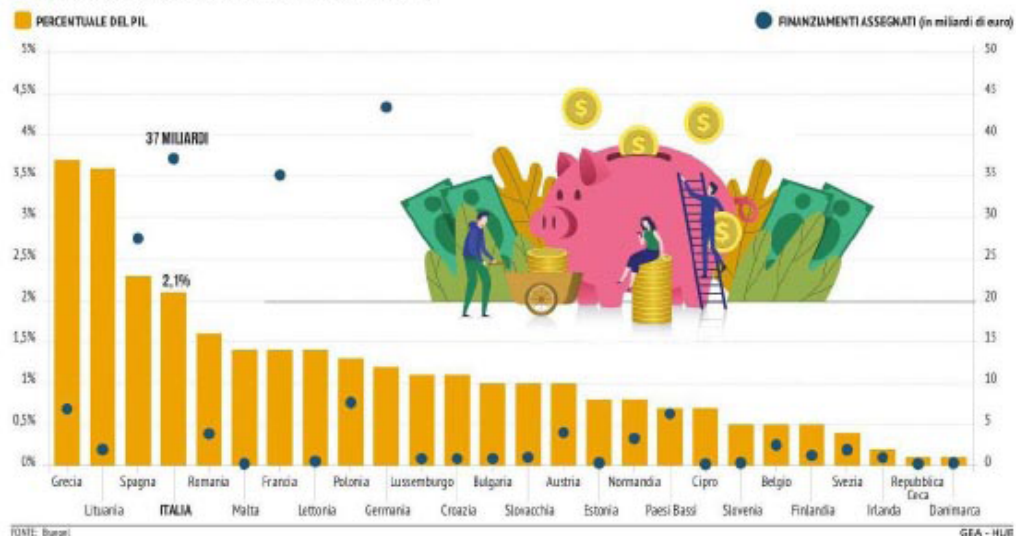
**I dossier
economici**

LE MISURE

Si stringe sugli interventi per famiglie e imprese. La vice ministra Castelli: possibile anche dimezzare al 5% l'aliquota su carne e pesce. Per partire si ragiona su tagli per 2-3 mesi

BOLLETTE, COME SI SONO MOSSI GLI STATI PER CONTRASTARE LA CRISI ENERGETICA

Misure per proteggere famiglie e imprese dall'aumento dei prezzi dell'energia



Fonte: Borge

GEA - HUB

Draghi: sul piatto 12 miliardi

Si punta a confermare gli sconti in bolletta e sulla benzina, ma si parla anche di azzerare l'Iva su pane e pasta. Dal governo una dote più alta per il "dl Aiuti". Via agli incontri con le parti sociali. Il sindacato: priorità ai salari

EUGENIO FATIGANTE

Rinnovo del bonus da 200 euro e, in alternativa, un taglio dell'Iva a partire da pane e pasta: sono queste le due soluzioni anti-inflazione su cui si sta cercando la sintesi per rispondere al richiamo del capo dello Stato Mattarella in vista del prossimo "decreto Aiuti". Determinanti per definire i contenuti del provvedimento saranno gli incontri che il presidente del Consiglio, Mario Draghi, avrà nelle prossime ore con le parti sociali, prima della stretta finale per arrivare al varo del decreto la prossima settimana. Ma conterà anche quel che diranno i partiti.

Sull'Iva però arriva già una prima chiusura dai sindacati, che tornano a chiedere invece risposte immediate su salari e pensioni. L'iter è comunque impostato, compresa l'approvazione del ddl di assestamento (già all'esame della commissione Bilancio della Camera e che dovrebbe essere votato entro la fine della settimana), che garantirà le risorse a copertura del provvedimento. Il decreto sale tra i 10 e i 13 miliardi, ha spiegato la viceministra dell'Economia, Laura Castelli (Ipf). Sarà la relazione del ministro dell'Economia, Daniele Franco, attesa stamattina in Cdm a chiarire come le entrate migliori delle attese rendano possibile lo sforzo maggiore. Ieri mattina intanto Franco ha visto a Palazzo Chigi il sottosegretario alla presidenza Roberto Garofoli, alla presenza anche del Ragioniere generale dello Stato, Biagio Mazzotta, per fare il punto.

Al centro c'è innanzitutto l'emergenza rincari, come richiesto da Mattarella, che nel tracciare i confini del governo dimissionario ha indicato la necessità di affrontare «le difficoltà economiche» di famiglie e imprese anche per i beni alimentari. In quest'ottica la

Castelli ha svelato che si sta ragionando sulla possibilità di azzerare l'Iva su

prodotti che sono oggi al 4% come pane e pasta e di dimezzarla, dal 10 al 5%, per prodotti come carne e pesce. Si ragiona su una possibile misura che durerebbe 2-3 mesi e avrebbe un costo di circa 5-6 miliardi, ma tutto dipende da perimetro e durata del taglio. Per il momento

resta favorita però la replica del bonus da 200 euro, la misura una tantum introdotta col primo "dl Aiuti" e in pagamento con le buste-paga di luglio a oltre 30 milioni di italiani. Le due misure sarebbero alternative, ma una terza opzione è quella di farle insieme, modificando il meccanismo del bonus per ridurre il costo (così com'è vale circa 6,8 miliardi) e abbinandolo a un mini-taglio dell'Iva.

Per il resto si lavora a rinnovare le misure del precedente decreto. Sicuri dunque i crediti d'imposta per le imprese (per le quali arriva anche una correzione dell'errore sul tema del de minimis), ma anche la proroga per l'ultimo trimestre dell'anno dell'azzeramento degli oneri di sistema per le bollette. In arrivo col decreto (non quindi con decreto ministeriale come sembrava in un primo tempo) anche una nuova proroga del taglio delle accise sui carburanti, in scadenza il 21 agosto: la durata non è ancora decisa, ma «si sta lavorando per arrivare fino alla fine dell'anno», spiega Castelli. L'obiettivo del governo con questo che probabilmente sarà l'ultimo decreto-legge è infatti «mettere in sicurezza» la situazione di emergenza del Paese. Determinante nella definizione delle misure sarà il confronto che Draghi avrà con le parti sociali. Si parte stamani con le sigle dell'agricoltura e dell'artigianato, mentre domani pomeriggio tocca a Confcommercio, Confesercenti, Federdistribuzione, Al-

Per ora la precedenza va alle proroghe, ma possibile anche un mix delle misure. Il premier attende indicazioni: oggi riceve le sigle dell'agricoltura e dell'artigianato

leanza coop, Federterziario, Confservizi e **Confetra** (in programma incontri pure con Ania e Abi). I primi segnali però sono critici. «Vedremo col massimo rispetto cosa ci dirà Draghi, ma siamo convinti che serva dare una risposta immediata su salari e pensioni, non sull'Iva», avverte il leader della Uil, Pierpaolo Bombardieri, che ricorda come la situazione sia ormai «esplosiva» e le risposte servono ora.

Fedespedi nomina i vicepresidenti: Albertini, de Crescenzo, Tassone, Scortegagna e Spinelli

LINK: <https://www.corrieremarittimo.it/logistic-transport/fedespedi-nomina-i-vicepresidenti-albertini-de-crescenzo-tassone-scortegagna-e-spinelli/>



27 Jul, 2022 MILANO - Completate le nomine delle figure di vertice di **Fedespedi**. Il presidente **Alessandro Pitto**, durante la riunione del Consiglio Direttivo, ha nominato i cinque vice presidenti che lo affiancheranno nelle diverse aree: -**Alessandro Albertini** (presidente di **ANAMA**, sezione aerea di **Fedespedi**) con delega al Cargo Aereo - Domenico de Crescenzo (coordinatore di **Confetra** Mezzogiorno) con delega a Rapporti con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Guglielmo Davide Tassone con delega a Sviluppo Risorse Umane - Manuel Scortegagna con delega ai Trasporti Terrestri - Ciro Spinelli con delega ad Affari Legali e Progetti Normativi. Le nomine alla vicepresidenza rispondono alla volontà di valorizzare gli ambiti di competenza tecnica espressi dalle imprese associate alla Federazione e i temi di lavoro legati all'innovazione del settore sotto il profilo organizzativo e delle nuove

competenze. In questo senso su proposta del presidente, il Consiglio Direttivo ha confermato la struttura degli Advisory Body in ottica di continuità dell'azione della Federazione. Le 7 sezioni di lavoro individuate sono: Maritime & Ports - Road, Rail & Intermodal - Customs & Tax - Legal - Labour Relations - Digital Innovation - HR Innovation. "In un contesto a livello nazionale ed internazionale segnato come mai prima di oggi da complessità e incertezza" - ha commentato **Pitto** - "ho scelto di impostare questo percorso alla guida della Federazione ripartendo dal metodo di lavoro che ci ha consentito negli ultimi anni di consolidare la nostra posizione nel confronto con il decisore pubblico, di esprimere la nostra competenza tecnica e di esplorare nuovi ambiti di attività - penso all'innovazione digitale, alla transizione green, alle sfide legate al mercato del

lavoro. Sono onorato di poter presentare oggi la mia squadra, formata da colleghi che con spirito di dedizione hanno messo la propria expertise e la voglia di misurarsi con nuove sfide al servizio della Federazione già nell'ultimo triennio e che desiderano proseguire questo percorso".

Intermodalità, transizione ecologica e digitalizzazione: la ...

LINK: http://www.transportonline.com/notizia_54607_Intermodalità,-transizione-ecologica-e-digitalizzazione:-la-rivoluzione-parte-da-Green-Logistic...



Intermodalità, transizione ecologica e digitalizzazione: la rivoluzione parte da Green Logistics Expo In programma dal 5 al 7 ottobre alla Fiera di Padova. PADOVA - Con 86 miliardi di euro di fatturato e una crescita del +3,5% nell'ultimo anno, la logistica italiana continua il suo percorso virtuoso e si prepara a una vera e propria svolta. La direzione tracciata per i prossimi dieci anni dall'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, infatti, individua gli interventi prioritari per il comparto dei trasporti e della logistica, concretizzabili grazie ai 61 miliardi del PNRR ad esso destinati, coerentemente con gli obiettivi nazionali ed europei di lotta al cambiamento climatico e di transizione digitale. È con queste importanti premesse che la filiera della logistica tornerà a incontrarsi dal 5 al 7 ottobre 2022, per la seconda edizione di Green Logistics Expo, Il Salone Internazionale della

Logistica Sostenibile, il più importante appuntamento fieristico B2B, italiano e internazionale, dedicato alla logistica a 360 gradi che ad oggi coinvolge già 140 espositori tra i maggiori player del settore, tra cui Interporto di Padova, Fercam, Mercitalia, G.T.S. La manifestazione, organizzata da Senaf presso il polo fieristico di Padova, rappresenta l'intero settore e sarà una preziosa occasione di confronto e di aggiornamento professionale, per imprese e stakeholder. "Green Logistics Expo si avvicina e possiamo dire con orgoglio che sarà un'edizione molto sentita da tutto il comparto - dichiara Marco Valsecchi, Direttore generale Padova Hall - Green Logistics Expo vuole essere un vero e proprio strumento per accompagnare la costruzione di un'identità unitaria del settore, che si appresta a realizzare grandi cambiamenti, necessari per il Paese. È questa l'autentica missione di una

fiera che in Italia mancava e che mette insieme business, innovazione e cultura con la presenza dei nodi logistici fondamentali, delle imprese leader e degli stakeholder di riferimento. Quattro le macroaree espositive che rappresentano al meglio la realtà della logistica in Italia e in Europa, Intermodalità, Logistica Industriale, City & Logistics, E-commerce, tutte in grado di riunire integralmente la filiera. Nei giorni di fiera, eventi e dibattiti affronteranno i temi più urgenti, come la convergenza di fondi pubblici sulla logistica ma anche le necessità del settore di fare i conti con la transizione energetica e l'economia circolare. Si parte il 5 ottobre con il convegno inaugurale "Investimenti, Infrastrutture, Riforme. La logistica per trasformare l'Italia" durante il quale sarà previsto un collegamento video con Interporto Padova per la

contemporanea inaugurazione del Nuovo terminal Intermodale per semirimorchi. Subito a seguire, il programma della prima giornata prevede altri due importanti focus: il primo a cura di Telecom Italia SpA TIM, "La sicurezza informatica nel processo di trasformazione digitale", il secondo "RFI - L'età del ferro. I 10 anni che cambiano l'Italia" che vedrà direttamente coinvolta, in una conversazione con Marco Spinedi, Presidente Interporto Bologna, Anna Masutti, Presidente RFI SpA., l'occasione per sapere esattamente non solo investimenti ma assegnazioni, apertura cantieri, e inaugurazioni delle infrastrutture finanziate dal PNRR. Da segnalare nella mattinata di venerdì 7 ottobre un confronto diretto tra gli MTO e i responsabili logistici della piccola, media e grande impresa. All'appuntamento fa seguito un seminario, curato da C.I.S.Co. e Porto di Genova, sul tema di grande attualità del CTU Code, un Codice che rafforza e chiarisce le responsabilità e gli obblighi dei vari partecipanti nella catena di spedizioni via mare che comprende: mittenti, imballatori, imprese di trasporto su strada, le imprese ferroviarie e i destinatari. Il

6 ottobre fari puntati sull'organizzazione sostenibile dei magazzini, grazie alla presentazione dell'Osservatorio OSIL - Osservatorio sull'immobiliare logistico realizzato da LIUC Università Cattaneo, che ha sviluppato il sistema di rating VA.LO.RE. (Valuation Logistics Real Estate) per misurare la qualità e la fungibilità dei magazzini industriali. Il team di ricercatori del "Green Transition HUB" di LIUC Università Cattaneo, guidato dal prof. Fabrizio Dallari, direttore del Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management, ha realizzato, inoltre, l'unità dimostrativa denominata Green Logistics 360° Tour, un percorso guidato (fisico e virtuale) tra le best practice in diversi ambiti della logistica sostenibile (imballaggi, magazzini, trasporti e supply chain) a disposizione dei visitatori tutti i giorni di fiera. Vere protagoniste della manifestazione saranno le associazioni, SOS-LOGistica, Assologistica, ANITA (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici) e UIR (Unione Interporti Riuniti), tutte presenti con un'area espositiva, un Villaggio, ad hoc. Infine, oltre al patrocinio di Interporto Padova, Green Logistics Expo sarà supportata dal

MIMS Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile e dalle principali associazioni di categoria nazionali, come Assologistica, AILOG (Associazione italiana di logistica e di supply chain management), ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani), CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), CSCMP, LIUC Business School, SOS-LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile), SRM, TRT (Trasporti e Territorio), UIR (Unione Interporti Riuniti), e dalle principali istituzioni del territorio, come Regione Veneto, Comune di Padova, Provincia di Padova e Camera di Commercio Padova a greenlogisticsexpo.it

La logistica cresce del 3,5% e si prepara alla fiera di Padova

LINK: <https://www.economy magazine.it/logistica-quanto-cresce-il-settore/>



La logistica cresce del 3,5% e si prepara alla fiera di Padova Dal 5 al 7 ottobre 2022, va in scena la seconda edizione di Green Logistics Expo, Il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile, Redazione Web - 01/08/2022 Con 86 miliardi di euro di fatturato e una crescita del +3,5% nell'ultimo anno, la logistica italiana continua il suo percorso virtuoso e si prepara a una vera e propria svolta. La direzione tracciata per i prossimi dieci anni dall'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, infatti, individua gli interventi prioritari per il comparto dei trasporti e della logistica, concretizzabili grazie ai 61 miliardi del PNRR ad esso destinati, coerentemente con gli obiettivi nazionali ed europei di lotta al cambiamento climatico e di transizione digitale. È con queste importanti premesse che la filiera della logistica tornerà a incontrarsi dal 5 al 7 ottobre 2022, per la

seconda edizione di Green Logistics Expo, Il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile, il più importante appuntamento fieristico B2B, italiano e internazionale, dedicato alla logistica a 360 gradi che ad oggi coinvolge già 140 espositori tra i maggiori player del settore, tra cui Interporto di Padova, Fercam, Mercitalia, G.T.S. La manifestazione, organizzata da Senaf presso il polo fieristico di Padova, rappresenta l'intero settore e sarà una preziosa occasione di confronto e aggiornamento professionale, per imprese e stakeholder. "Green Logistics Expo si avvicina e possiamo dire con orgoglio che sarà un'edizione molto sentita da tutto il comparto - dichiara Marco Valsecchi, Direttore generale Padova Hall - Green Logistics Expo vuole essere un vero e proprio strumento per accompagnare la costruzione di un'identità

unitaria del settore, che si appresta a realizzare grandi cambiamenti, necessari per il Paese. È questa l'autentica missione di una fiera che in Italia mancava e che mette insieme business, innovazione e cultura con la presenza dei nodi logistici fondamentali, delle imprese leader e degli stakeholder di riferimento. Quattro le macroaree espositive che rappresentano al meglio la realtà della logistica in Italia e in Europa, Intermodalità, Logistics City, Logistica Industriale, City&Logistics, E-commerce, tutte in grado di riunire integralmente la filiera. Nei giorni di fiera, eventi e dibattiti affronteranno i temi più urgenti, come la convergenza di fondi pubblici sulla logistica ma anche le necessità del settore di fare i conti con la transizione energetica e l'economia circolare. Il 5 ottobre al via la fiera della logistica sostenibile a Padova Si parte il 5

ottobre con il convegno inaugurale "Investimenti, Infrastrutture, Riforme. La logistica per trasformare l'Italia" durante il quale sarà previsto un collegamento video con Interporto Padova per la contemporanea inaugurazione del Nuovo terminal Intermodale per semirimorchi. Subito a seguire, il programma della prima giornata prevede altri due importanti focus: il primo a cura di Telecom Italia SpA TIM, "La sicurezza informatica nel processo di trasformazione digitale", il secondo "RFI - L'età del ferro. I 10 anni che cambiano l'Italia" che vedrà direttamente coinvolta, in una conversazione con Marco Spinedi, Presidente Interporto Bologna, Anna Masutti, Presidente RFI SpA., l'occasione per sapere esattamente non solo investimenti ma assegnazioni, apertura cantieri, e inaugurazioni delle infrastrutture finanziate dal PNRR. Da segnalare nella mattinata di venerdì 7 ottobre un confronto diretto tra gli MTO e i responsabili logistici della piccola, media e grande impresa. All'appuntamento fa seguito un seminario, curato da C.I.S.Co. e Porto di Genova, sul tema di grande attualità del CTU Code, un Codice che rafforza e

chiarisce le responsabilità e gli obblighi dei vari partecipanti nella catena di spedizioni via mare che comprende: mittenti, imballatori, imprese di trasporto su strada, le imprese ferroviarie e i destinatari. Il 6 ottobre faranno puntati sull'organizzazione sostenibile dei magazzini, grazie alla presentazione dell'Osservatorio OSIL Osservatorio sull'immobiliare e logistico realizzato da LIUC Università Cattaneo, che ha sviluppato il sistema di rating VA.LO.RE. (Valuation Logistics Real Estate) per misurare la qualità e la fungibilità dei magazzini industriali. Il team di ricercatori del "Green Transition HUB" di LIUC Università Cattaneo, guidato dal professor Fabrizio Dallari, direttore del Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management, ha realizzato, inoltre, l'unità dimostrativa denominata Green Logistics 360° Tour, un percorso guidato (fisico e virtuale) tra le best practice in diversi ambiti della logistica sostenibile (imballaggi, magazzini, trasporti e supply chain) a disposizione dei visitatori tutti i giorni di fiera. Vere protagoniste della manifestazione saranno le associazioni, SOS-LOGistica, Assologistica, ANITA (Associazione Nazionale

Imprese Trasporti Automobilistici) e UIR (Unione Interporti Riuniti), tutte presenti con un'area espositiva, un Villaggio, ad hoc. LEGGI ANCHE: Vodafone Italia e Alis insieme per la digitalizzazione della filiera logistica Infine, oltre al patrocinio di Interporto Padova, Green Logistics Expo sarà supportata dal MIMS Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile e dalle principali associazioni di categoria nazionali, come Assologistica, AILOG (Associazione italiana di logistica e di supply chain management), ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani), CONFETRA (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), CSCMP, LIUC Business School, SOS-LOGistica (Associazione per la Logistica Sostenibile), SRM, TRT (Trasporti e Territorio), UIR (Unione Interporti Riuniti), e dalle principali istituzioni del territorio, come Regione Veneto, Comune di Padova, Provincia di Padova e Camera di Commercio Padova a proposito di Green Logistics Expo Green Logistics Expo, l'unico appuntamento fieristico italiano B2B dedicato all'intero comparto della logistica. La prima edizione, avvenuta dal 7 al 9 marzo 2018, ha dato il via

a una delle fiere dedicate alla logistica sostenibile che promette di diventare il nuovo e innovativo punto di riferimento del settore. La seconda edizione di Green Logistics Expo avverrà dal 5 al 7 ottobre 2022 presso Fiera di Padova con la collaborazione di SENAF, produttore di eventi fieristici B2B tra i quali MECSPE.

Nuove opportunità per il futuro della logistica; evento ad ottobre a Padova

LINK: https://www.mobilita.news/?utm_source=RSS&utm_medium=RSS&utm_campaign=RSS&item=12319



Nuove opportunità per il futuro della logistica; evento ad ottobre a Padova Intermodalità, transizione ecologica e digitalizzazione. Con 86 miliardi di Euro di fatturato ed una crescita del +3,5% nell'ultimo anno, la logistica italiana continua il suo percorso virtuoso e si prepara ad una vera e propria svolta. La direzione tracciata per i prossimi dieci anni dall'allegato Infrastrutture al Def 2022, infatti, individua gli interventi prioritari per il comparto dei trasporti e della logistica, concretizzabili grazie ai 61 miliardi del Pnrr (Piano nazionale ripresa e resilienza) ad esso destinati, coerentemente con gli obiettivi nazionali ed europei di lotta al cambiamento climatico e di transizione digitale. È con queste importanti premesse che la filiera della logistica tornerà a incontrarsi dal 5 al 7 ottobre 2022, per la seconda edizione di "Green Logistics Expo", il Salone internazionale della logistica

sostenibile, il più importante appuntamento fieristico B2B, italiano ed internazionale, dedicato alla logistica a 360 gradi che ad oggi coinvolge già 140 espositori tra i maggiori player del settore, tra cui Interporto di Padova, Fercam, Mercitalia, Gts. La manifestazione, organizzata da Senaf presso il polo fieristico di Padova, rappresenta l'intero settore e sarà una preziosa occasione di confronto e di aggiornamento professionale, per imprese e stakeholder. Quattro le macroaree espositive che rappresentano al meglio la realtà della logistica in Italia ed in Europa, Intermodalità, Logistica industriale, City & Logistics, E-commerce, tutte in grado di riunire integralmente la filiera. Nei giorni di fiera, eventi e dibattiti affronteranno i temi più urgenti, come la convergenza di fondi pubblici sulla logistica ma anche le necessità del settore di fare i conti con la

transizione energetica e l'economia circolare. Si parte il 5 ottobre con il convegno inaugurale "Investimenti, Infrastrutture, Riforme. La logistica per trasformare l'Italia" durante il quale sarà previsto un collegamento video con Interporto Padova per la contemporanea inaugurazione del Nuovo terminal Intermodale per semirimorchi. Subito a seguire, il programma della prima giornata prevede altri due importanti focus: il primo "La sicurezza informatica nel processo di trasformazione digitale", il secondo "RFI - L'età del ferro. I 10 anni che cambiano l'Italia", occasione per sapere esattamente non solo investimenti ma assegnazioni, apertura cantieri, ed inaugurazioni delle infrastrutture finanziate dal Pnrr (Piano nazionale ripresa e resilienza). Da segnalare nella mattinata di venerdì 7 ottobre un confronto diretto

tra gli Mto ed i responsabili logistici della piccola, media e grande impresa. All'appuntamento fa seguito un seminario sul tema di grande attualità del Ctu Code, un Codice che rafforza e chiarisce le responsabilità e gli obblighi dei vari partecipanti nella catena di spedizioni via mare che comprende: mittenti, imballatori, imprese di trasporto su strada, le imprese ferroviarie ed i destinatari. Il 6 ottobre faranno puntate sull'organizzazione sostenibile dei magazzini, grazie alla presentazione dell'Osservatorio Osil - Osservatorio sull'immobiliare logistico realizzato da Liuc Università Cattaneo, che ha sviluppato il sistema di rating Valore (Valuation Logistics Real Estate) per misurare la qualità e la fungibilità dei magazzini industriali. Il team di ricercatori del "Green Transition Hub" dell'ateneo ha realizzato, inoltre, l'unità dimostrativa denominata Green Logistics 360° Tour, un percorso guidato (fisico e virtuale) tra le best practice in diversi ambiti della logistica sostenibile (imballaggi, magazzini, trasporti e supply chain) a disposizione dei visitatori tutti i giorni di fiera. Vere protagoniste della manifestazione saranno le associazioni, Sos - LOGistica,

Assologistica, Anita (Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici) ed Uir (Unione interporti riuniti), tutte presenti con un'area espositiva, un villaggio, ad hoc. Infine, oltre al patrocinio di Interporto Padova, "Green Logistics Expo" sarà supportata dal Mims (Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile) e dalle principali associazioni di categoria nazionali, come Assologistica, Ailog (Associazione italiana di logistica e di supply chain management), Assoporti (Associazione dei porti italiani), Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), Cscmp, Liuc Business School, Sos-LOGistica (Associazione per la logistica sostenibile), Srm, Trt (Trasporti e territorio), Uir (Unione interporti riuniti), e dalle principali istituzioni del territorio, come Regione Veneto, Comune di Padova, Provincia di Padova e Camera di Commercio Padova. L'appuntamento fieristico italiano B2B dedicato all'intero comparto della logistica. La prima edizione, avvenuta dal 7 al 9 marzo 2018, ha dato il via ad una delle fiere dedicate alla logistica sostenibile che promette di diventare il nuovo ed innovativo punto di riferimento del settore.

La seconda edizione dell'evento avverrà dal 5 al 7 ottobre 2022 presso Fiera di Padova.

Potenziamento rete ferroviaria tra Porto e Interporto, Bellanova: "Ultimo miglio, via libera al potenziamento"

LINK: <https://livornopress.it/potenziamento-rete-ferroviaria-tra-porto-e-interporto-bellanova-ultimo-miglio-via-libera-al-potenziamento>



Potenziamento rete ferroviaria tra Porto e Interporto, Bellanova: Ultimo miglio, via libera al potenziamento Cipess: Via libera al potenziamento dei collegamenti tra il Porto di Livorno, la Rete Ferroviaria, l'interporto Guasticce nel CdP Rfi approvato oggi VM BELLANOVA: "PORTO DI LIVORNO STRATEGICO PER LA TOSCANA E IL SISTEMA-PAESE. COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO ASSET DETERMINANTE PER LA COMPETITIVITÀ" Roma 3 agosto 2022 "Abbiamo confermato l'impegno assunto al Tavolo Tecnico Ultimo Miglio e Connessioni del maggio scorso, inscrevendo nel Contratto di Programma Rfi approvato oggi nel corso della riunione Cipess l'obiettivo di completamento e realizzazione del collegamento ferroviario del Porto di Livorno con l'interporto di Guasticce, quindi con la linea tirrenica Pisa-Vada-Collesalveti e con la linea interna Pisa-Firenze. Un obiettivo

ritenuto sempre strategico per quel territorio, la Toscana, il Paese e a cui oggi si destinano risorse per oltre 304 milioni. Adesso la strada è in discesa e non sarà difficile anche per la stessa Regione Toscana, alla luce della strategia condivisa con tutti i soggetti pubblici e privati nel maggio scorso, individuare la disponibilità di risorse nel FSC nazionale 21-27, così da definire l'intero plafond necessario". Così la Viceministra delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili Teresa Bellanova al termine della riunione Cipess conclusasi con il via libera, tra gli altri, agli investimenti previsti nel nuovo Contratto di programma Rfi per il periodo 2022-2026, dove figurano anche, per l'ultimo /penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete, le risorse destinate ai collegamenti tra il Porto di Livorno e l'interporto di Guasticce. Come si ricorderà, all'incontro del Tavolo

Tecnico Livorno Ultimo miglio e connessioni svoltosi nel maggio scorso, la strategia condivisa tra tutti i soggetti presenti (Presidente della Regione Eugenio Giani, Sindaco di Livorno Luca Salvetti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri, presidenti di Confindustria Livorno-Massa Carrara Piero Neri e di Confetra Toscana Gloria Dari) puntava a suddividere gli interventi in due fasi, semplificando in questo modo anche l'adeguamento degli interventi ai fabbisogni finanziari: in un primo momento il raccordo tra l'interporto e la linea Pisa-Vada-Collesalveti, considerato prioritario, quindi la progettazione definitiva della bretella di collegamento con la tratta Firenze-Pisa, obiettivo il bypass della stazione di Pisa. "Sollecitati dagli operatori territoriali avevamo insediato il Tavolo tecnico nel febbraio scorso", dice ancora Bellanova, "e

ritengo un risultato importante essere riusciti innanzitutto a condividere strategia e linee di intervento, e dunque a mettere in campo le prime rilevanti risorse necessarie, segno evidente della bontà di un metodo di lavoro che vede nella collaborazione interistituzionale un elemento determinante nel solo interesse dei territori interessati e del Paese".

Le imprese Confindustria e Confetra ora esultano



► «Viva soddisfazione»: sono le parole con cui Piero Neri, che è il vicepresidente di Confindustria Toscana e il numero uno di Confindustria Livorno Massa Carrara, e Gloria Dari, presidente di Confetra Toscana, esprimono il loro commento in relazione all'inserimento di un primo finanziamento di 304 milioni nel "Contratto di Programma" tra ministero delle infrastrutture e Rete ferroviaria italiana (gruppo Fs) approvato dal comitato interministeriale competente.

È una battaglia per la quale il leader confindustriale e il vertice regionale di Confetra si sono spesi in tutte le sedi possibili.

«Si avvia un percorso realizzativo parallelo a quello della Darsena Europa che la collegherà via ferrovia ai mercati nazionali ed europei», tengono a sottolineare i due presidenti che danno atto alle istituzioni, «in particolare alla vice-ministra Teresa Bellanova e all'onorevole Andrea Romano, al presidente della Regione Eugenio Giani, al sindaco di Livorno Luca Salvetti ed al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri, dell'impegno forte e continuo che hanno profuso come Confindustria e Confetra hanno ripetutamente richiesto a tutti i livelli».

Livorno fa un passo verso il terminal container della Piattaforma Europa

LINK: <https://www.shippingitaly.it/2022/08/04/livorno-fa-un-passo-verso-il-terminal-container-della-piattaforma-europa/>



Livorno fa un passo verso il terminal container della Piattaforma Europa. La struttura commissariale appalta i campi prove per il consolidamento della prima vasca di colmata destinata a ospitare la struttura: il bando per realizzarla entro fine anno di Andrea Moizo. Dopo il leggero avanzamento, un paio di settimane fa, nell'iter della Valutazione di Impatto Ambientale per quel che riguarda la realizzazione di opere a mare e dragaggi (già appaltate e contrattualizzate), la struttura commissariale incaricata della realizzazione del progetto della Piattaforma Europa a Livorno ha mosso un passo in avanti anche per quel che riguarda la fase della realizzazione (ancora da appaltare) dei nuovi terminal che quelle opere a mare dovranno proteggere. Il commissario Luciano Guerrieri e il subcommissario Roberta Macii (rispettivamente

presidente e dirigente della locale Autorità di Sistema Portuale) hanno infatti autorizzato l'espletamento della procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara 'per l'affidamento dei lavori di realizzazione di un campo prova finalizzato al consolidamento delle aree della esistente prima vasca di colmata destinata a diventare nelle previsioni di Prp il Terminal Contenitori'. L'appalto da 3,6 milioni di euro sarà affidato alla cordata aggiudicataria delle opere a mare (Sidra, Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, Sales e Fincosit) e finanziato con le somme a disposizione del quadro economico di quell'intervento: 'Le indagini geognostiche preliminari che abbiamo svolto - spiegano Guerrieri e Macii - ci garantiscono che il consolidamento della vasca si può fare. Queste indagini ulteriori, però, ci servono a individuare la miglior soluzione tecnica ed economica per procedere,

offrendo margine alla stazione appaltante per una rimodulazione del quadro economico laddove emergessero un'esigenza di tempi e costi imprevisti'. L'appalto è stato scisso da quello che seguirà per la realizzazione del terminal 'perché il consolidamento delle vasche di colmata è un'opera - anche in chiave di comunicazioni con la Commissione Europea - che spetta al pubblico e prescinde da ciò che poi diventeranno le vasche'. Strutture che, appunto, sono destinate ad ospitare nuovi terminal, la cui realizzazione sarà invece affidata ai privati, in un project financing che contemplerà anche la concessione. Sui tempi Guerrieri non si sbilancia, ma 'crede che si possa bandire la gara entro la fine dell'anno, al massimo a gennaio 2023, considerando l'aumento della pressione sugli uffici dell'Adsp apportato dall'operazione rigassificatore di Piombino'. Più indietro invece il

percorso di trasformazione in terminal della seconda vasca di colmata, cui nella delibera commissariale si accenna come ancora 'non restituita agli usi legittimi': 'È un riferimento alla procedura cui devono essere sottoposti i beni ricompresi nelle aree Sin (Siti di interesse nazionale ai fini della bonifica, nda). Malgrado noi siamo poi diventati un Sir e l'area sia pure stata deperimetrata, le vasche vi ricadevano. Il volume della seconda va ancora completato e, prima della cosiddetta 'restituzione agli usi legittimi', andrà caratterizzato. Solo allora procederemo con campo prove e consolidamento, operazioni per le quali, come per la prima vasca, le risorse sono fra le somme a disposizione della Piattaforma Europa' concludono Guerrieri e Macii. Intanto il Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) ha approvato ieri i due Contratti di programma (servizi e investimenti) tra Mims e Rfi per il periodo 2022-2026 che regolano le attività di gestione e manutenzione della rete e gli investimenti di sviluppo e ammodernamento della rete. Soddisfazione è stata espressa dal vicepresidente

presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara Piero Neri e dalla presidente di **Confetra** Toscana Gloria Dari 'per l'inserimento di un primo finanziamento di 304 milioni per i collegamenti ferroviari del porto di Livorno: si avvia un percorso realizzativo parallelo a quello della Darsena Europa che la collegherà via ferrovia ai mercati nazionali ed europei'.