



MAGAZINE

il Messaggero Marittimo

**AGORÀ confetra 2019**

**LA LOGISTICA  
COSTITUZIONE  
MATERIALE  
DEL NUOVO MONDO  
L'ITALIA NELLE MAPPE DEL  
FUTURO**

supplemento al numero odierno | "Il Messaggero Marittimo" | sped. abb. post 45% | C. 20/B art.2 - L. 662/96

**L'ITALIA  
LOGISTICA  
TRA MONDO  
E FUTURO**

# SOMMARIO

- 4** IL PAESE DEVE DARSÌ UNA IDENTITÀ LOGISTICA  
*di Guido Nicolini*
- 8** SCENARI DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI  
*di Ennio Cascetta*
- 11** BREXIT E GUERRA DEI DAZI: IMPATTO SULL'ITALIA  
*di Benedetto Mineo*
- 14** LA VIA DELLA SETA  
*di Zeno d'Agostino*
- 18** LA NUOVA COMMISSIONE EUROPEA ALLA PROVA  
*di Marco Conforti*
- 20** DIGITALIZZARE E INNOVARE LA SUPPLY CHAIN  
*di Luca Abatello*
- 22** UNA STRATEGIA PER LE SEMPLIFICAZIONI  
*di Tiziano Treu*
- 24** PIATTAFORME DIGITALI, E-COMMERCE, SMART LOGISTIC  
*di Massimo Marciani*
- 26** UN'AGENDA PER LA PORTUALITÀ ITALIANA  
*di Daniele Rossi*
- 28** LA REGIONE LOGISTICA MILANESE  
*di Betty Schiavoni*
- 30** IL PORTO D'ITALIA NEL POST MORANDI  
*di Alessandro Pitto*
- 33** IL MEZZOGIORNO E LA SFIDA DEL MEDITERRANEO  
*di Alessandro Panaro*

3

# IL PAESE DEVE DARSI UNA IDENTITÀ LOGISTICA

di Guido Nicolini



Il 13 Novembre alle ore 10 prima assemblea nazionale di Confetra e primo appuntamento con Agorà per il presidente Guido Nicolini. Alla Sala del Tempio di Adriano in Piazza di Pietra, a Roma, si parlerà di “Logistica ‘Costituzione materiale’ del nuovo mondo. L’Italia nelle mappe del futuro”. Un tema impegnativo, attorno al quale c’è un forte dibattito.

## **Cosa si aspetta Confetra da questo appuntamento?**

“E’ un momento di confronto importante. L’occasione per fare il punto sulle grandi dinamiche globali che stanno determinando mutamenti profondi non solo nell’economia internazionale, ma negli stessi rapporti geopolitici tra Stati e Continenti. E per la prima volta nella storia, tutto ciò sta avvenendo attorno ai temi della logistica. Il nostro core business”.

## **L’economia è oggi più che mai geopolitica. È questo che intende dire?**

“Mi riferisco alla Via della Seta, alla cosiddetta Guerra dei Dazi, alla Brexit, allo scontro per il controllo delle reti 5G, al dibattito sulle grandi infrastrutture e i Corridoi Transeuropei, all’evoluzione della Rotta Artica, al dibattito in sede europea sugli investimenti logistici extracomunitari vincolati dal Golden Power. Insomma, il mondo

# 4

va riarticolarlo i propri rapporti di forza tra global player sulla scorta di grandi temi che attengono la logistica e il trasporto materiale e immateriale di merci e flussi informativi. Su tutto ciò abbiamo chiesto un contributo di inquadramento a Federico Rampini, che aprirà i nostri lavori”.

### **E l'Italia? Rischia di rimanere schiacciata tra grandi player?**

“Certo, il nostro Paese, in queste complesse dinamiche, deve poter giocare la sua partita. Non possiamo investire decine di miliardi in infrastrutture solo per ambire, nel migliore dei casi, a divenire una commodity territoriale sulla quale transitano manufatti e merci straniere, portate da vettori stranieri, e dirette a mercati stranieri. L'Italia nostro trasportatore ci appassiona poco, e se parlassimo esclusivamente di flusso delle merci, sarebbero più i problemi generati che la ricchezza prodotta.

Qui sta la nostra sfida: costruire un modello Made in Italy della Logistica, in strettissimo raccordo con l'industria manifatturiera, e alimentato dal sistema della ricerca e delle competenze. Su questi aspetti abbiamo costruito un percorso di analisi e ricerca con Ipsos e ad Agorà abbiamo il contributo di Nando Pagnoncelli.

Vogliamo essere un laboratorio. Vorremmo alimentare un dialogo strutturato, sul futuro economico produttivo del Paese, tra produzione, saperi, logistica, innovazione. Ovviamente poi i temi delle infrastrutture utili, delle semplificazioni amministrative, dell'efficientamento dei controlli, saranno strumentali al perseguimento degli obiettivi macro di politica industriale e di politica economica che il Paese dovrebbe porsi.

Insomma, prima vorremmo mettere a fuoco il "dove" vogliamo andare e poi discutere del "come arrivarci". Mi pare che oggi, sul primo punto, il Paese sconti un certo deficit di inquadramento generale. Su questo si svilupperà buona parte della discussione della tavola rotonda con Olaf Merk, Ennio Cascetta, Mario Zini, Luigi Scordamaglia. Importanti personalità del mondo Istituzionale, universitario, dell'impresa ci aiutano a focalizzare potenzialità e limiti del Sistema Paese. E, se vogliamo, anche di una Europa che corre il rischio di giocare - rispetto a USA, Cina, Russia - una partita tutta solo di rimessa”.

### **Come giudica le prime mosse del nuovo governo in tema di infrastrutture e logistica?**

“Siamo certi che la ministro Paola De Micheli, in chiusura dei lavori, saprà cogliere e valorizzare i numerosi spunti che la nostra assemblea annuale saprà offrire al dibattito pubblico. E confidiamo che l'intero nuovo Governo possa finalmente cogliere la centralità che i temi della logistica hanno già assunto nel mondo, e che sarebbe ora assumessero anche in Italia”.





fedit FEDESPEDE AssoLogistica A.N.A.M.A. ASSITERMINAL  
 Assoshandlers ANASPED F.E.P. CARGO RITI ASO FORNITORE ASSOCIAPREZZI ASSOFERR  
 Unione Interporti Riuniti FISI ASSOCAD A.L.T.E.

# AGORÀ confetra 2019

## LA LOGISTICA “COSTITUZIONE MATERIALE” DEL NUOVO MONDO L’ITALIA NELLE MAPPE DEL FUTURO

CON IL PATROCINIO DI:



IN PARTNERSHIP SCIENTIFICA CON:



IN COLLABORAZIONE CON:







# LA LOGISTICA COSTITUZIONE MATERIALE DEL NUOVO MONDO L'ITALIA NELLE MAPPE DEL FUTURO

MERCOLEDÌ 13 NOVEMBRE 2019 - ORE 9:30

SALA DEL TEMPIO DI ADRIANO

PIAZZA DI PIETRA - ROMA

ORE 9:30

INDIRIZZI DI  
SALUTO

**LORENZO TAGLIAVANTI**

PRESIDENTE CAMERA DI COMMERCIO DI ROMA

RELAZIONE  
INTRODUTTIVA

**GUIDO NICOLINI**

PRESIDENTE CONFETRA

INTERVENTI

LA GEO-ECONOMIA GLOBALE  
TRA LOGISTICA E FUTURO

**FEDERICO RAMPINI**

GIORNALISTA E SCRITTORE

L'ITALIA, L'INDUSTRIA, LA LOGISTICA:  
PERCEZIONI

**NANDO PAGNONCELLI**

PRESIDENTE IPSOS

ORE 11:30

L'INDISPENSABILE DIALOGO  
TRA LOGISTICA E INDUSTRIA

Ne discutono:

**ENNIO CASCETTA**

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II  
AMMINISTRATORE UNICO DI RAM LOGISTICA SPA

**OLAF MERK**

ADMINISTRATOR PORTS AND SHIPPING ITF AT OCSE

**LUIGI SCORDAMAGLIA**

PRESIDENTE DI FILIERA ITALIA

**MARIO ZINI**

CEO DHL GLOBAL FORWARDING ITALY SPA

ORE 12:30

CONCLUDE  
I LAVORI

**PAOLA DE MICHELI**

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

# GLI SCENARI DELLA LOGISTICA E IL FUTURO DELL'ECONOMIA ITALIANA

di Ennio Cascetta



# 8

Mai come in questa fase il futuro della nostra economia dipende dalle scelte che si effettuano sul sistema della logistica e delle infrastrutture. Siamo infatti attraversando una fase di profonde trasformazioni del nostro tessuto produttivo che stanno modificando i fabbisogni logistici del Paese: si tratta quindi di prendere decisioni tempestive in una situazione di profonda incertezza sul futuro. Ma procediamo con ordine.



L'analisi dei fondamentali economici fotografa un Paese con un PIL reale indicizzato al 2009 cresciuto solo del 2% in dieci anni, praticamente fermo. Ma questa stagnazione nasconde profonde trasformazioni della nostra economia. Se da un lato consumi interni ed investimenti fissi lordi stazionano ai valori pre-crisi economica, la domanda internazionale, ed in particolare l'export, rappresenta il principale driver di sviluppo del valore aggiunto nazionale. Nell'ultimo decennio l'import italiano è cresciuto del 27% e l'export addirittura del 44%, con quest'ultimo in ulteriore crescita del 2,8% anche nelle stime 2019. Tutto ciò consente un'eccedenza stimata della bilancia commerciale di circa 46 Mld di euro nel 2019 a fronte di un deficit di 17 Mld di euro nel 2009. Esportiamo per oltre il 60% verso la UE mentre la Cina pesa solo per il 2%.

Un Paese che si internazionalizza esportando prodotti della nostra manifattura. Stiamo infatti assistendo ad una sorta di "reindustrializzazione", con il settore secondario, al netto delle costruzioni, che ha visto aumentare il proprio contributo al PIL di circa 1,4 punti base tra il 2009 al 2018 (passando dal 16,1% al 17,5%), con una crescita dell'8,8% nell'ultimo quinquennio a fronte del terziario che, sebbene preponderante in termini assoluti, è cresciuto solo del 3,9% nello stesso decennio.

Tutto ciò si riflette ovviamente sulla domanda di trasporto merci che mostra un consistente "decoupling" rispetto al PIL. Se quest'ultimo è cresciuto nell'ultimo decennio del 2%, i traffici merci sono aumentati molto di più, particolarmente in alcuni segmenti come il cargo aereo,

il trasporto ferroviario combinato e le Autostrade del Mare, con una crescita superiore di almeno tre/quattro volte quella del PIL. Nel 2018, su 450 milioni di tonnellate di merce entrate ed uscite dal nostro Paese, dal petrolio alle automobili, oltre 210 hanno attraversato i valichi alpini e 240 sono transitate dai nostri porti. La crescita sostenuta degli scambi e le trasformazioni dei mercati interni pongono evidentemente forti interrogativi in termini di saturazione delle infrastrutture attuali e di adeguatezza di quelle programmate ai futuri flussi di traffico, in particolare sulle principali direttrici interne ed internazionali.

Per scongiurare il pericolo di bloccare la nostra economia e fare precipitare il Paese in una fase recessiva, il sistema logistico italiano deve superare uno stress test, vale a dire verificare se sarà in grado di sostenere in futuro una crescita dei traffici come quella osservata negli ultimi anni. Superata, fortunatamente, la fase di stallo sull'utilità delle opere infrastrutturali nazionali e le sballate analisi benefici costi che la alimentavano, appare necessario continuare sul solco della pianificazione delineata nel programma "Connettere l'Italia" ed in particolare sull'adeguamento della rete ferroviaria nazionale agli standard europei (TEM), al potenziamento delle connessioni transfrontaliere con il resto dell'Unione Europea (Frejus, Gottardo e Brennero), all'upgrading delle tratte di adduzione ai corridoi TEN-T nazionali ed al miglioramento dell'ultimo miglio ferroviario ai porti ed ai grandi nodi logistici, senza dimenticare la fluidificazione delle tratte e direttrici stradali ed autostradali già sature. Analogamente per

# 9

quel che concerne le opere che riguardano la capacità dei terminali portuali e le connessioni terrestri programmate da tempo.

Ma non è detto che basti. Prendiamo ad esempio i valichi alpini. Se volessimo raggiungere l'obiettivo europeo di spostare su ferrovia il 30% delle merci al 2030, supponendo una crescita del PIL di un modesto 0,6% medio annuo per dieci anni (dati OCSE), ben al di sotto dell'1% previsto nel Nadeef, ed un'elasticità del traffico terrestre al 2,5 del PIL, da/verso la Francia dovrebbero transitare 18,9 Mln T di merce su rotaia contro le attuali 3,4 Mln T e, per quanto riguarda l'Austria, le merci su ferro dovrebbero passare dalle attuali 23 Mln T ad oltre 48 Mln T.

Sono sufficienti le opere attualmente programmate su tali direttrici per garantire adeguata capacità dei corridoi trasportistici per le nostre imprese?

E anche se non volessimo raggiungere gli obiettivi di shift modale della UE, quanti anni di crescita del traffico su tutte le infrastrutture stradali e ferroviarie abbiamo prima di bloccare la crescita dell'import/export italiano?

E analoghe domande potremmo formulare per il sistema portuale italiano e le reti terrestri che lo alimentano.

Sono interrogativi di non poco conto che ritengo debbano coinvolgere tutte le istituzioni e gli operatori del settore, in una visione integrata tra tutte le modalità di trasporto, sul modello di quello che si cercò di fare con il Partenariato della Logistica e dei Trasporti.

# 10

# BREXIT E GUERRA DEI DAZI: QUALE IMPATTO SULL'ITALIA?

di Benedetto Mineo



## Brexit e guerra dei dazi, quale impatto sull'Italia?

Sappiamo che l'Italia esporta verso il Regno Unito molto più di quanto importi circa 25,7 miliardi contro 14,5 di importazioni. I prodotti italiani sono quindi già molto apprezzati in quel mercato. Poiché siamo di fronte ad una modifica solo regolamentare, i gusti dei consumatori non subiranno cambiamenti repentini dovuti alla Brexit. Inizialmente le imprese dovranno organizzarsi per gli adempimenti legati alle nuove disposizioni, ma dal momento che le imprese italiane sono abituate ad esportare nei mercati di tutto il mondo, sarà necessario per loro adeguarsi alle regole del Regno Unito per continuare a vendere in un mercato già consolidato da anni.

11



**Ci sono dei settori merceologici che possono soffrire più di altri? Si può calcolare il danno in euro?**

Se le imprese si adeguano velocemente ai nuovi adempimenti richiesti dal Regno Unito, non ci dovrebbero essere veri danni ma eventualmente solo rallentamenti nella fase iniziale della Brexit. In sostanza, il mercato del Regno Unito è abituato ai nostri prodotti e continuerà a richiederli, e se le imprese riusciranno a non interrompere le consegne delle merci, difficilmente i consumatori si rivolgeranno ad altri produttori non italiani. La buona notizia è che la Brexit (o una guerra dei dazi) non cambierà i gusti dei consumatori ed è difficile rinunciare alla qualità dei prodotti italiani, soprattutto nel food & wine. Va detto poi che anche i prodotti di tutti gli altri Paesi dell'Unione Europea saranno assoggettati allo stesso cambio regolamentare, e quindi anche per questioni di vicinanza geografica, i consumatori del Regno Unito avranno poca convenienza a rivolgersi altrove.

**Le norme doganali oggi in funzione con il Regno Unito saranno modificate?**

Nel caso che l'accordo adottato il 17 Ottobre dal Consiglio Europeo sia approvato definitivamente dal Parlamento Europeo e da quello Britannico, ci sarà un'uscita ordinata del Regno Unito. Il cambio di regole avverrà quindi solo dopo un periodo transitorio di almeno un anno, che precederà le disposizioni definitive dell'accordo di recesso che regolerà le operazioni tra Paesi UE e Regno Unito. Ci sarà quindi tutto il tempo per prepararsi all'effettiva modifica regolamentare e fino ad allora rimarranno ancora applicabili le attuali regole europee relative agli acquisti e cessioni comunitarie.

**L'Agenzia delle Dogane in Italia è ai vertici in Europa in fatto di tecnologia?**

Direi proprio di sì. L'Agenzia sta investendo in progetti di innovazione digitale e svolge un riconosciuto ruolo di apripista a livello UE per la realizzazione della dogana elettronica. Ma non si può progettare la "dogana del futuro" ignorando le tecnologie dirompenti, tra cui Intelligenza Artificiale e Blockchain, sulle quali stiamo investendo in interessanti progetti. Al riguardo la collaborazione tra Sogei e CNR ci sta dando ulteriore slancio. Stiamo trasformando il modo in cui si può monitorare ed intervenire con particolare attenzione alle analisi predittive ed alle fasi di ispezione e controllo. Solo così possiamo ridurre gli stop and go nei porti e liberare rapidamente le aree portuali spesso congestionate. Intendiamo così contribuire a rendere più efficiente la movimentazione multimodale delle merci.

**L'Agenzia delle Dogane ha avviato un programma per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti. Come è nata questa iniziativa?**

È nata dall'esigenza di sfruttare le nuove tecnologie digitali per adottare soluzioni coerenti con i nuovi scenari, che si fondano su una catena logistica multimodale senza soluzione di continuità. L'obiettivo quindi è quello di ridurre, nell'ambito doganale, le inefficienze, i colli di bottiglia del sistema, quindi costi e tempi sia nella movimentazione delle merci che nell'adempimento degli obblighi amministrativi, a tutto vantaggio degli operatori economici, così da rendere l'Italia più competitiva nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico. La Digitalizzazione delle procedure doganali di imbarco/sbarco ed ingresso/uscita dai nodi portuali rappresenta "il modulo base", il punto di partenza. La soluzione che abbiamo realizzato riguarda, per ora, il flusso su gomma di merci containerizzate e non. Il prossimo passo sarà la messa a punto di soluzioni innovative per i nodi logistici interni e per i flussi su ferrovie, per i quali stiamo già lavorando con il progetto I-RAIL con la dogana spagnola

12

**A che punto è l'attuazione del progetto? Come hanno risposto le Autorità di Sistema portuale?**

A Giugno abbiamo presentato il progetto e la "cassetta degli attrezzi" condividendo strategia e obiettivi con tutti gli interlocutori istituzionali.

Ad oggi 9 Autorità di Sistema portuale hanno manifestato interesse per un coinvolgimento potenziale di ben 12 porti. Sono già stati avviati tre progetti ed entro il 2019 contiamo di avviarne altri 4, da Gennaio 2020 includeremo progressivamente anche gli altri.

**Vi siete posti un obiettivo molto ambizioso, la digitalizzazione in tre anni. Perché un orizzonte così breve?**

Il motivo è semplice: se vogliamo massimizzare gli effetti degli interventi e degli investimenti che faremo a vantaggio del sistema logistico e produttivo nazionale, dobbiamo agire rapidamente in modo da raggiungere la maggiore estensione territoriale possibile.

Questo ci consentirebbe di conseguire obiettivi di miglioramento complessivo del sistema doganale con positivi riflessi sui trasporti e la logistica, la cui valenza sarebbe nettamente superiore a quella attendibile da interventi circoscritti.

**Per motivi di impaginazione, l'intervista al direttore Benedetto Mineo, è stata rilasciata il 18 Ottobre scorso, quando erano ancora in corso gli ultimi aggiornamenti sull'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea**



# LA VIA DELLA SETA E IL SISTEMA LOGISTICO E INDUSTRIALE DEL PAESE

di Zeno D'Agostino



Solo poco tempo fa mi era capitato di affrontare un tema molto simile a quello proposto oggi da Confetra ma, nel frattempo, mi rendo conto che lo scenario è cambiato velocemente. Allora il quadro di fortissima contrapposizione Cina-USA, sebbene già ben evidente, non era ancora sfociato né nelle concrete misure daziali recentemente applicate dagli USA, né nel sostanziale bando dell'idea che negli USA e in Europa la tecnologia 5G potesse finire sotto controllo cinese.

Il livello della tensione è salito e, per certi versi, si è concentrato verso elementi (il 5G in primis) i quali, pur non particolarmente presidiati in passato né da parte americana né europea, mostrano effettivamente una natura strategica difficile da negare. Il richiamo all'escalation recente in settori ben diversi



da quello portuale e logistico non è casuale: in questo pur breve periodo, mi sembra che vi sia stata, almeno in Italia, una certa maturazione del dibattito sulla Via della Seta (Belt and Road Initiative – BRI) anche nel settore dei trasporti.

Innanzitutto si è cominciato a fare chiarezza sul fatto che, nel nostro Paese, non sembra assolutamente incombente un rischio strategico per le infrastrutture portuali nazionali chiave, come forse qualcuno, sia al di là che al di qua dell'Atlantico, aveva frettolosamente paventato. Alla luce delle solidissime garanzie giuridiche che offre il nostro sistema pubblico di governance portuale, gli investimenti cinesi nei maggiori terminal non appaiono né molteplici né tantomeno sicuri, in un gioco di interessi che rimane globale e diversificato.

Se paragonata al tema realisticamente delicatissimo del 5G, la questione infrastrutture portuali appare comunque un campo ben meno teso e problematico.

Altrettanto positivamente, l'emergere delle tensioni ha aiutato a sviluppare una maggiore coscienza e sensibilità sul fatto che, nelle relazioni con la Cina, anche nel settore dei trasporti e della logistica è importante costruire e mantenere posizioni forti, attraverso strategie di negoziazione mature, nel segno della reale reciprocità e del riconoscimento del valore.

Ci sia o meno a monte un'interpretazione della BRI come iniziativa geopolitica, la questione della reciprocità, assieme a quella della sicurezza, deve occupare legittimamente una posizione centrale, sebbene non dovrebbe mai irrigidirsi in formule difensiviste che rischiano, ponendo l'accento su aspetti formalistici, di condurre a posizioni di reciproca chiusura.

L'altro tema riguarda proprio la natura dei possibili nuovi investimenti. Coloro che hanno calcato gli aspetti specificamente infrastrutturali del dibattito sulla Via della Seta, non hanno tenuto conto che le dinamiche sono molto più complesse e dimenticano che il tema principale deve restare la logistica, intesa come frontiera avanzata della produzione del valore. La sua evoluzione a livello globale sta progressi-

vamente eliminando il confine tra manifattura e logistica: la prima diventa sempre più snella (lean), mentre la seconda sempre più orientata alla produzione (light-manufacturing).

Da parte cinese si avverte ormai pienamente questa sensibilità: sempre con maggiore chiarezza appare che la ri-focalizzazione sugli investimenti sia promossa dallo stesso governo: le iniziative delle società statali (State Owned Enterprises), che inizialmente riguardavano quasi totalmente infrastrutture terminalistiche o logistiche, puntano in maniera sempre più marcata verso piattaforme a maggior valore aggiunto, coinvolgendo quindi zone industriali, free zone, smart city, e trattando sempre più ambiti ad elevato livello di sofisticazione.

Non bisogna dimenticare che Europa (e Italia) sono importanti mercati di beni che verranno trasferiti tra l'Est e l'Ovest del mondo, anche perché sono territori su cui potranno ricollocarsi le imprese del futuro, alla ricerca di valore aggiunto in territori competitivi, ricchi di know-how caratteristico, utile al proprio sviluppo.

Quando si parla di territorio, la reciprocità e le opportunità del dialogo sulla Via della Seta sono ben più a portata di mano – soprattutto in Italia – rispetto a quando si parla di container o di banchine. I sistemi logistico portuali debbono essere visti come semplici porte di accesso al nostro patrimonio cognitivo, economico ed industriale, in modo da poter approfittare di queste connessioni globali per arricchirsi e generare innovazione, che andrà rapidamente ad immettersi a sua volta nelle relazioni create dalla stessa BRI. Di qui la necessità a concentrarsi su quello che viene

definito orgware, ossia la capacità di organizzare i territori ed i suoi fattori di competitività in maniera olistica rispetto ad una visione ben precisa, e con un coordinamento assoluto delle parti che lo compongono.

Concludo con l'esempio che deriva da un'esperienza vissuta in prima persona, con il gruppo cinese che alcuni anni fa si era avvicinato all'Italia per costruire infrastrutture, e con cui a Trieste abbiamo dialogato iniziando dalle infrastrutture e giungendo alla stesura di un accordo di cooperazione. Il gruppo si sta infatti muovendo sempre più velocemente verso una diversificazione, volta esattamente a considerare la logistica come una opportunità e non come fine della propria attività.

Le parole d'ordine, anche nel rapporto collaborativo, sono passate progressivamente dal solo porto a formule di progetti bilaterali per lo sviluppo di hub a sostegno del commercio e dell'insediamento industriale ad alto valore aggiunto. L'export del made in Italy, sostenuto dai flussi di un corridoio bilaterale caratterizzato da elementi avanzati di trade facilitation (es. coinvolgimento delle dogane, digitalizzazione documentale, ecc.) può ricombinarsi in formule tali da creare opportunità e azioni condivise, attraverso piattaforme collocate da ambedue i versanti del corridoio logistico. E' un quadro nel quale anche il concetto di piattaforma viene ad ampliarsi in un modello identificabile nel concetto, non solo logistico, di hub.

L'idea di hub può contemplare effettivamente una o più piattaforme logistiche in senso stretto (anche nella configurazione di e-commerce, con tutte le ramificazioni innovative che questo modello comporta), collegate fisicamente ai porti da un corridoio ad elevata

facilitazione commerciale. Tuttavia, sovrapposto alle piattaforme logistiche, l'hub integra strati ulteriori fino a configurarsi in una partnership di co-investimento per sviluppi immobiliari innovativi, comprendenti, ad esempio, un parco industriale o anche altri tipi di sviluppo immobiliare (es. aree di retail esperienziale e di intrattenimento, collegate al made in Italy), o ancora la creazione di canali di distribuzione innovativi per i prodotti.

L'esempio del vino, che è attualmente sotto studio nel Sistema portuale del mare Adriatico orientale, va considerato esclusivamente come una delle possibilità, e può essere utile a illustrare un tipico modello di collaborazione ad hub multistrato.

Il vino italiano può essere avviato e distribuito in Cina con un modello multicanale, promosso con il sostegno e la collaborazione del partner cinese ma con un reale coinvolgimento del sistema Italia. La piattaforma di esportazione basata in Italia potrebbe anche essere costituita da un investimento in partnership Cina-Italia e potrebbe coinvolgere, integrandoli in un unico canale commerciale efficiente, diversi produttori.

Il vino italiano è convogliato e stoccato nella piattaforma logistica del porto di partenza (a temperatura controllata), godendo ad esempio della più elevata facilitazione commerciale (es. scambio dati via PCS con il sistema amministrativo delle dogane e del controllo della qualità cinesi), e potrebbe essere sia spedito in bottiglia che sfuso, per le nuove fasce di mercato destinate ad apparire in Cina.

Nel caso di distribuzione sfusa (innovazione logistica) sul versante cinese, il produttore italiano in partnership con il distributore cinese capace di governare il canale e-commerce, potrebbe realizzare la piattaforma di imbottigliamento (integrazione di valore sulla catena dell'offerta).

Fino a qui il modello della partnership potrebbe apparire abbastanza tradizionale: ma il vino, sia quello già imbottigliato in Italia che quello imbottigliato in Cina, oltre che prendere la via della distribuzione e-commerce, potrebbe essere commercializzato anche direttamente in un sistema di "Villaggi Italia", costituiti da nuovi sviluppi immobiliari misti (retail,

leisure ma anche logistica), costruiti con la collaborazione diretta delle imprese italiane per adeguarli ad un design consono al made in Italy, integrando naturalmente non solo il vino, ma anche molti altri prodotti e servizi. All'interno, o in prossimità di questi spazi, si collocherebbe anche la piattaforma logistica e di imbottigliamento del sistema di distribuzione. Naturalmente nel "Villaggio Italia" vi potrà essere un centro di promozione del vino italiano.

Come si osserva, formule creative e integrate come quella descritta possono essere immaginate anche in altri settori, esterni alle dinamiche del retail, come quelli più direttamente collegati all'ambito industriale. Si pensi, ad esempio, ad un distretto collaborativo della cantieristica navale o nautica per creare opportunità più ampie sul mercato cinese, sfruttando il canale logistico per l'esportazione della componentistica made in Italy. Qui gli esempi possibili possono essere molteplici. In ogni caso, deve essere riconosciuto che molte grandi imprese cinesi interessate a rafforzare i modelli di partnership intuiscono che, nel processo di continuo sviluppo del potere e dei modelli di acquisto della classe media in Cina, il potenziale del made in Italy - sia inteso come prodotti distribuiti che come imprese presenti sul territorio cinese - è ancora ben al di sotto delle potenzialità per motivazioni spesso collegate alla frammentazione produttiva e distributiva, che impedisce di creare la massa critica sul canale commerciale o nell'operazione di atterraggio, a differenza di altri paesi caratterizzati maggiormente dall'elemento dimensionale (si pensi al vino australiano, che in Cina ha superato anche l'export francese).

Per dividerne almeno in parte i vantaggi, le stesse controparti cinesi sembrano molto più disposte a supportarlo attraverso modelli di collaborazione di tipo win-win. Del resto, la Cina stessa sta riconoscendo che, senza adeguata reciprocità sostanziale, sarà sempre più difficile ottenere vantaggi dallo scambio in un mondo che è divenuto più cosciente della necessità di sviluppare con la Cina modelli di negoziazione più decisi.

Naturalmente, anche i caratteri della politica commerciale potrebbero andare incontro a

modificazioni collegate alla formazione di partnership di reciprocità: richiamando ancora l'esempio del vino, i dazi all'importazione in Cina sono più elevati per alcuni paesi e meno per altri, ma è evidente che un più forte interesse cinese a sviluppare un business integrato potrebbe avere delle conseguenze.

Alla luce di queste considerazioni, al tema della logistica va riconosciuto ancora una volta che i porti italiani possono giocare un ruolo assolutamente fondamentale.

Essi hanno dalla loro parte il vantaggio - non sempre sfruttato adeguatamente - di essere al centro dei sistemi e delle economie dei territori del nostro paese. Non dimentichiamo inoltre che, grazie alla loro neutralità di enti pubblici, hanno la possibilità di coalizzare e rinforzare gli attori dei partenariati territoriali in progetti di comune interesse basati sul canale logistico.

I porti, dunque, proprio in relazione alla loro funzione istituzionale di promotori di opportunità economiche per il territorio, possono essere importanti catalizzatori di prospettive di collaborazione in ambito BRI, ponendo le premesse affinché i privati inizino a immaginare e a progettare, intorno alla catena logistica in transito dalle piattaforme portuali e territoriali, formule innovative e reciprocamente vantaggiose di collaborazione.

E' questa la modalità migliore per far aumentare, attraverso l'export e l'investimento diretto nei mercati stranieri, la forza negoziale del nostro paese nella negoziazione della reciprocità con la Cina. E dovrebbe essere un elemento di soddisfazione e di orgoglio, non di preoccupazione, che al centro di questo processo ci possano essere autorità pubbliche, che per definizione agiscono nell'interesse dell'intera collettività.



# LA NUOVA COMMISSIONE EUROPEA ALLA PROVA DEI NOSTRI DOSSIER: BER, BRI, GOLDEN POWER

di Marco Conforti



# 18

La Commissione Europea è stata talvolta accusata di rivolgere la propria attività politica e regolatoria solamente verso il nostro Continente, dimenticando il contesto sempre più globale.

D'altro canto, le categorie Confetra "sanno", da sempre, nel loro business quotidiano, quanto il mondo sia un'unica arena, e come l'integrazione stia ancora accelerando: "La vera mappa del mondo non dovrebbe rappresentare soltanto gli Stati, ma anche le metropoli, le autostrade, le ferrovie, le pipeline, i porti, i cablaggi per internet e gli altri simboli della nostra

nascente civiltà di network globali (Manifesto per le Elezioni Europee, Confetra).

La realtà, però, induce la UE e tutti noi a confrontarci con temi che perdono la connotazione continentale, ponendosi come “global” per definizione: eccone tre esempi, commentati brevemente per definirne la complessità.

#### **BELT AND ROAD INITIATIVE**

Confetra ha completato recentemente sull'argomento un position paper, in cui si riconosce come la BRI possa essere una grande occasione di miglioramento delle relazioni commerciali e di mutuo sviluppo, a condizione che l'Europa non si ponga solo come mercato, ma come mercato di regole. Confetra riconosce i limiti e rischi di una presenza che faccia leva sui debiti dei singoli Stati, su interventi infrastrutturali non in linea con le priorità europee, sul consolidamento di posizioni dominanti in settori strategici, anche supportata da innovazioni tecnologiche. È tema discriminante sulla capacità dell'Unione dimostrare i vantaggi acquisibili da una forte e concordata posizione comune anziché inseguire accordi bilaterali che scontano evidenti gap dimensionali, finanziari e strategici.

#### **FDI e GOLDEN POWER**

Nell'Aprile di quest'anno è stato approvato il Regolamento per la valutazione di Investimenti esteri in EU. Il tema e gli obiettivi erano ambiziosi, ma, purtroppo, l'esito modesto. È mancata una definizione condivisa dei “settori strategici”, sono definite volontarie le procedure di consultazione/coordinamento tra Paesi Membri, non è stato fissato un percorso che avvicini i modelli Autorizzativi dei diversi Paesi, nemmeno per quelli (circa la metà) che non sono dotati di poteri quali la Golden

Power. È una situazione insoddisfacente, che non osserva, con potere di intervento, gli accessi, il controllo e le verifiche di funzionamento non discriminatorio per i settori strategici, a cominciare da quello delle infrastrutture di fatto “naturalmente monopolistiche”, quali gli aeroporti, i porti, le ferrovie.

#### **BLOCK EXEMPTION REGULATION**

È in scadenza il secondo rinnovo decennale del Regolamento che esclude i vettori marittimi dalle regole europee Antitrust. Progressivamente, il Regolamento ha accolto modifiche volte a togliere vincoli di consultazione e intervento, di fatto rendendo difficile o impossibile la valutazione di convenienza e l'intervento del Regolatore. Ciò si inserisce in un accelerato processo di integrazione orizzontale e verticale degli stessi vettori che vede già oggi superare p.e. il vincolo del 30% del mercato su 22 delle principali 27 rotte marittime da e per l'Europa. 9 associazioni di categorie europee hanno chiesto la non proroga della BER ovvero una sua sostanziale modifica.

Questi i tre temi che o si affrontano in chiave europea o non si risolvono positivamente.

# 19

# DIGITALIZZARE E INNOVARE LA SUPPLY CHAIN

di Luca Abatello



# 20

C'è un processo della logistica che ne ha tratto particolare beneficio?

Innovazione tecnologica: quanto è necessaria nella logistica?

In termini di "tempo" come è cambiato il settore grazie alla digitalizzazione?

Si può sempre parlare in modo positivo di digitalizzazione e innovazione tecnologica nel settore della logistica?



La rivoluzione tecnologica è oggi una realtà, ma è ancora legata alle componenti di digitalizzazione dei singoli operatori. Nonostante sia facile già vedere come la rete e i sensori siano parte integrante della nostra quotidianità, il futuro ci riserva ancora molto da scoprire in ottica di sistema. Uno dei settori più direttamente coinvolti in questa transizione è quello della logistica, dei trasporti e della portualità. Si stima che il settore dei servizi logistici arrivi a contare oltre 16mila miliardi di dollari a livello globale entro il 2026 (fonte Transparency Market Research), e tutti i principali player mondiali lavorano ogni giorno per una sempre più efficace integrazione del digitale anche nella Supply Chain.

Internet of Things, Big Data e Intelligenza Artificiale sono solo alcuni dei punti cruciali su cui l'industria investe e crescerà, ma pensiamo anche alla guida autonoma del trasporto su gomma e in campo marittimo, oltre alla digitalizzazione complessiva delle Amministrazioni Pubbliche. L'innovazione tecnologica è una naturale evoluzione, ma non è sufficiente da sola e deve essere adeguatamente sostenuta da una VISIONE di INSIEME a livello nazionale/EU e da ACCORDI sugli STANDARD di interoperabilità internazionale lungo le

principali direttrici di traffico, per rispondere alle esigenze di efficienza che hanno tutti gli stakeholder. La logistica portuale, inoltre, è forse uno dei segmenti dell'industria che potrebbe ancora maggiormente beneficiarne in ottica di ottimizzazione di processo.

La parziale automazione nei terminal e negli scali portuali, nonché la più spinta integrazione fra nodi portuali e nodi logistici/ferroviari lungo le reti Ten-T sta progressivamente rivoluzionando il lavoro portuale/logistico così com'era fino a pochi anni fa, ma la scommessa più importante è davanti a noi: ridurre le attività manuali, incrementare quelle a reale valore aggiunto con forte influenza del capitale umano, incrementando l'efficienza, riducendo i tempi e al contempo valorizzando le professioni del futuro. Questo è oggi possibile grazie a temi quali gate automation, utilizzo IOT a fini di incremento di security/semplificazione dei controlli doganali e degli altri presidi, nonché realizzazione di quei corridoi logistici con paesi mediterranei extra EU che crediamo possa essere una delle principali sfide concrete dei prossimi mesi.

# UNA STRATEGIA PER LE SEMPLIFICAZIONI

di Tiziano Treu



Nella logistica italiana il peso della burocrazia è stato stimato intorno ai 30 miliardi di euro annui. Il CNEL, a questo proposito su impulso di Confetra, la Confederazione dei Trasporti e della Logistica e del consigliere Nereo Marcucci, ha avviato un lungo ciclo di audizioni svolte a Villa Lubin ascoltando 4 Pubbliche Amministrazioni, 25 associazioni di categoria e 4 organizzazioni sindacali del settore, per elaborare un testo organico in grado di superare le criticità che determinano l'appesantimento operativo della supply chain italiana ed eliminare i colli di bottiglia in tutto il processo operativo, dall'arrivo-partenza della merce fin dal ritiro-consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di import-export che sono quelli oggi maggiormente problematici nella competizione internazionale.

Le audizioni hanno portato all'elaborazione di tre disegni di legge sull'argomento, annunciati qualche settimana fa alla Camera dei

# 22

Deputati, raccolti insieme alle proposte emerse dalle audizioni in un Quaderno Scientifico.

Il risultato è un sistema coordinato di interventi tesi a semplificare il quadro normativo per sostenere il settore della logistica italiana nella competizione con gli altri Paesi europei. Uno dei ddl depositati a Montecitorio riguarda le procedure di sdoganamento per le quali gli operatori stanno attendendo lo Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli (il cosiddetto SUDOCO) mediante il quale l'Agenzia delle Dogane coordinerà tutti gli enti che intervengono nell'import/export. A corollario del SUDOCO, il ddl prevede l'armonizzazione degli orari di lavoro delle varie Amministrazioni coinvolte al fine di pervenire al 'one stop -one shop' che lo stesso Codice Doganale Unionale prevede.

Un secondo disegno di legge stabilisce che le navi per sbarcare - anziché trasmettere una pluralità di avvisi come avviene attualmente - inviino le informazioni alle sole Capitanerie di Porto che le mettono a disposizione delle altre Amministrazioni interessate - dall'Agenzia delle Dogane e Monopoli, agli uffici della Sanità Marittima, dalle AdSp all'Istat.

Tema cruciale affrontato da un ulteriore ddl riguarda la regolazione del settore trasporti che oggi vede aree di sovrapposizione di competenze di varie amministrazioni: Ministero Infrastrutture e Trasporti, Autorità di Regolazione dei trasporti, Agenzia di sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, Rete Ferroviaria Italiana, Autorità di Sistema Portuali. Il provvedimento contiene una legge delega per la ridefinizione dei ruoli dei vari organismi in base a criteri di semplificazione e razionalizzazione che evitino duplicazioni di interventi regolatori e di procedimenti concessori, autorizzativi e di controllo.

Last but not least, in uno dei ddl viene stabilito che per le imprese di autotrasporto il contenzioso relativo alle violazioni del Codice della Strada si svolga avanti al Giudice di Pace competente in base al luogo di residenza dell'impresa, anziché, come previsto nel vigente ordinamento, avanti al Giudice di Pace del luogo in cui è avvenuta la violazione. Una modifica tutt'altro che banale se si considera che, soprattutto per le imprese con grandi parchi veicolari, dover 'rincorrere' i giudici nell'intero territorio nazionale fa spesso rinunciare in partenza alla difesa, minando irrimediabilmente la garanzia costituzionale di un giusto processo.

# PIATTAFORME DIGITALI COMMERCIO ELETTRONICO SMART LOGISTIC

di Massimo Marciani



Il cambiamento nell'ambito della filiera del trasporto e della logistica sta diventando disruptive. Le piattaforme digitali, hanno indotto nuovi modelli di consumo e bisogni più evoluti nei consumatori che richiedono un'offerta di servizi logistici estremamente specifici come mai si era verificato in passato. Questa customizzazione elevata può essere, se gestita con gli strumenti

giusti e soluzioni efficienti, una grande opportunità per ridurre significativamente i costi e le esternalità negative direttamente riconducibili alla distribuzione, per differenziare il proprio servizio, e per aumentare la competitività globale del settore con nuovi modelli di business.

Gli innovatori digitali stanno di fatto imponendo un nuovo campo da gioco in cui solo coloro in grado di coglierne appieno le opportunità e rendere "trasparente per il cliente" il proprio servizio, godranno di un vantaggio competitivo nel medio-lungo periodo. È chiaro a tutti ormai che le piattaforme digitali, e in genere l'e-commerce, stanno

# 24



modificando in modo radicale il mercato, ma questo non vuol necessariamente dire che i tradizionali modelli di vendita e consumo cesseranno di esistere. Dobbiamo immaginare una logistica digitale, sostenibile, avanzata, responsiva in grado di servire i modelli basati sul riempimento degli scaffali così come quelli nei quali il bene viene prodotto e consegnato solo dopo che il cliente lo ha acquistato su una piattaforma digitale. Due modelli che si fondono, convivono e si intrecciano. Questa è la sfida che attende il settore. Gli operatori debbono innovare senza timore delle scelte, devono osare un livello di innovazione e di investimento alto. Chi resterà fermo al proprio modello di business consolidato "as usual" in poco tempo potrebbe perdere quote importanti di mercato.

In che modo il Governo può favorire questa progressiva e auspicabile digitalizzazione di un settore che storicamente ha affermato la propria leadership sul mercato più grazie ai "muscoli" che alla tecnologia? Tutti gli imprenditori - e in questo la filiera logistica non fa eccezione - per investire hanno bisogno di avere un framework politico stabile, delle regole certe e possibilmente uguali per tutti in modo da rendere il mercato l'unico giudice del successo o del fallimento di una azienda o di una innovazione senza necessità di incentivi focalizzati su un modo di trasporto o su un altro, ma piuttosto premiando chi riesce a fornire il proprio servizio in modo sostenibile e resiliente, in altri termini: senza compromettere le risorse a disposizione delle prossime generazioni.

In tale ambito, l'armonizzazione delle regole, un framework tecnologico ed energetico che - insieme a ri-focalizzare l'obiettivo ambizioso di una logistica a zero emissioni - sia in grado di affermare, attraverso la neutralità tecnologica, un percorso di transizione verso l'importante obiettivo di decarbonizzazione, la capacità di eseguire controlli in remoto grazie alla tecnologia da parte degli enti preposti, la diffusione di un modo etico di affrontare le sfide proposte da un'economia che da lineare si è lentamente - ma inesorabilmente - trasformata in circolare, la riqualificazione del lavoro del

logistico (che diventa sempre più un operatore specializzato alla stregua di un tecnico informatico), l'introduzione progressiva, sempre più attenta, di procedure in grado di aumentare la sicurezza sul lavoro dei propri addetti, la definitiva adozione di sensoristica e device in grado di consentire alla committenza e al consumatore una reale e specifica visibilità degli attributi della merce e della modalità con cui questa viene trasportata.

Sono questi i driver fondamentali su cui porre la nostra attenzione fin da oggi perché avere successo in queste sfide vuol dire uscire dalla fase di stagnazione economica contribuendo fattivamente all'aumento del PIL, ma soprattutto vuol dire tornare a occupare quella posizione di leadership del settore logistico che da troppi anni ci è stata sottratta.



25

# UN'AGENDA PER LA PORTUALITÀ ITALIANA

di Daniele Rossi



I porti italiani svolgono bene il loro compito. Servono il mercato nazionale. Sbarcano e imbarcano quasi 500 milioni di tonnellate di merci. Siamo i primi in Europa e leader mondiali nel settore dei Ro-Ro. Merito dei nostri porti e della loro capacità negli anni di aver saputo rispondere alla domanda di trasporto, anche grazie al loro modello organizzativo. Siamo leader nei passeggeri,

in particolare nelle crociere anche grazie alle bellezze culturali, artistiche, paesaggistiche del nostro Paese che ci rendono attrattivi. Ciò detto i porti italiani per crescere ulteriormente devono servire meglio anche il mercato europeo e infra-mediterraneo. Per fare questo è necessario migliorare e potenziare il ruolo delle ferrovie, intermodalità, velocizzare i controlli, ultimo miglio, interconnessioni. In questo senso la recente convocazione da parte della ministra De Micheli della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSp e la ripresa del dialogo tra istituzioni e corpi intermedi induce un certo ottimismo nella capacità di questo Paese di avviare un percorso virtuoso per la definizione di una strategia di medio lungo termine per la portualità nazionale. Le AdSp per operare hanno bisogno anche di essere liberate da vincoli eccessivi e troppi soggetti regolatori, con direttive anche contrastanti, che ne rendono difficile l'azione. In questo senso riconosciamo pienamente questo ruolo al MIT.

# 26

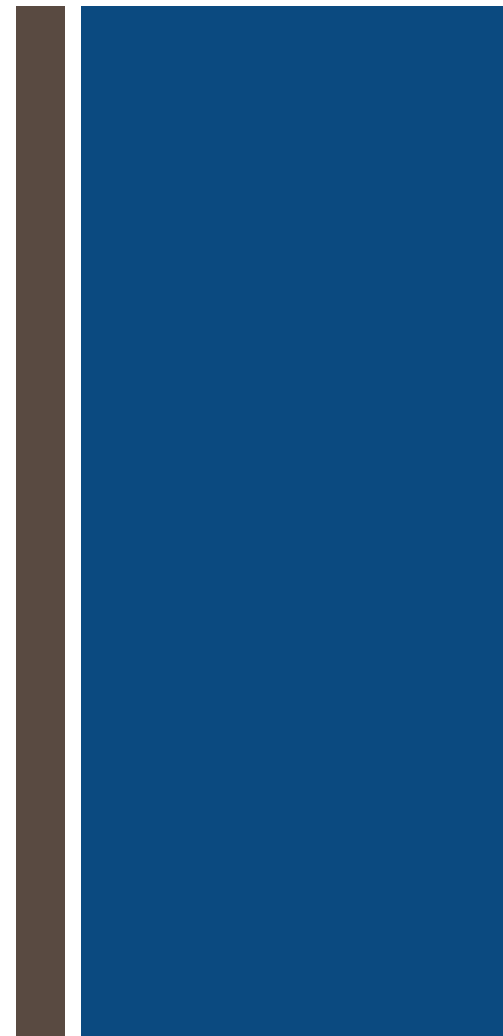
Come Assoportì vogliamo impegnarci nel ricomporre il cluster, per questo abbiamo recentemente modificato lo Statuto dell'Associazione e stiamo lavorando alla sua riorganizzazione per renderla maggiormente efficace e coerente con le sfide che si prospettano all'orizzonte.

Sfide che nascono dal proseguire ormai da troppi anni del fenomeno del gigantismo navale e, più recentemente, dall'automazione. Sul gigantismo navale molto si è detto, recentemente anche dall'OECD, ma l'argomento è sul tavolo ormai da anni ed è indubbio che la "Block Exemption Regulation" ha permesso ai gruppi armatoriali di acquisire un forte potere negoziale che ha modificato gli equilibri all'interno della catena logistica. Tant'è che il fenomeno sta dando luogo a concentrazioni di traffico, con conseguenti ricadute sull'organizzazione della logistica, nonché alla discesa a terra di compagnie armatoriali e conseguenti fenomeni di integrazione verticale.

Per quanto concerne l'automazione, questa avrà ricadute in termini sociali e fin da ora è necessario prevedere strumenti in grado di governare il fenomeno. Per esempio, una modifica dell'articolo 17, comma 15bis della Legge 84/94 nel senso di consentire alle AdSp di utilizzare il 15% delle tasse portuali per accompagnare all'esodo i lavoratori dei porti potrebbe essere una prima soluzione a favore di un ricambio generazionale. Inoltre, come Assoportì siamo impegnati a dare il nostro contributo, in particolare a chiudere positivamente e in breve tempo il Contratto Unico Nazionale dei lavoratori dei porti. Mantenere unicità contrattuale è interesse di tutti, lavoratori e imprese. I porti sono, grazie alla legge 84, mercati regolati sia per il lavoro sia per le imprese. La competizione non può essere selvaggia.

Ma tutto ciò rimane sotto l'incertezza di come si concluderà la questione avanzata dalla Commissione Europea in tema di tassazione dei canoni di autorizzazione e concessione. Confidiamo nel dialogo con la Commissione Europea che sta portando avanti la ministra De Micheli. La recente riforma della portualità ha confermato il ruolo delle AdSp quali soggetti che amministrano il demanio per conto dello Stato con compiti di regolazione e

di coordinamento delle attività che si svolgono in porto. Il qualificare come "attività economica" il rilascio di autorizzazioni e concessioni avrebbe conseguenze difficilmente prevedibili sull'assetto organizzativo delle AdSp, inoltre, i porti italiani subiscono la concorrenza dei porti del Nord Africa e l'Europa non può non tenere conto di questa nostra ulteriore specificità.



27

# LA REGIONE LOGISTICA MILANESE

di Betty Schiavoni



Milano è sinonimo di cultura, di spettacolo, di eventi, di creatività, di ricerca e tante altre cose ancora. La Lombardia, da un punto di vista economico, è associata a settori fondamentali per l'Italia quali, tra gli altri, la moda, mobili e arredo, chimica, farmaceutica, meccanica. Sono tutti settori per cui Milano e la Lombardia giustamente attirano l'attenzione della politica e della stampa.

Solo, noi riteniamo che venga dato poco spazio al ruolo che la nostra città e la nostra regione svolgono nei trasporti e nella logistica, settore che a livello nazionale vale circa il 9% del PIL e che ha percentuali di crescita importanti. È noto il ruolo di guida e locomotiva che svolgono Milano e la Lombardia per il Paese a livello economico e per tanti settori. Meno noto è il ruolo che svolgiamo a livello di trasporti e logistica, troppo spesso concentrati a parlare solo di nodi e non di flussi (vizio che l'Italia deve perdere, come insegna la Germania). Per questa ragione un paio di anni fa Alsea ha commissionato uno studio al Professor Dallari della Liuc di Castellanza in cui viene pesato il ruolo svolto dalla Regione logistica milanese in Italia.

Da questo studio è emerso che qui sono insediate 1500 imprese di servizi logistici e oltre 15.000 società di autotrasporto, che realizzano un giro di affari di 20 miliardi di Euro pari al 26% circa del mercato italiano. Nella classifica dei top fornitori di servizi logistici in Italia, edita tutti gli anni da Confetra, delle prime 30 imprese 18 hanno sede nella Regione logistica milanese (17 in provincia di Milano) e le altre 12 hanno almeno una sede significativa in provincia di Milano. Peraltro, con un moto di orgoglio, possiamo dire che 22 di queste imprese sono associate ad Alsea, tra cui tutte le prime dieci in classifica.

Ancora, abbiamo visto che in Lombardia vengono effettua-

# 28



te oltre il 50% delle dichiarazioni doganali italiane.

Nella RLM è anche presente un'offerta di servizi intermodali tra le prime in Europa, con oltre 360 coppie di treni a settimana da / per i principali porti e inland terminal del Centro - Nord Europa. Tale offerta trova ampie possibilità di crescita nella capacità complessiva dei terminal della RLM, superiore del 30% circa al livello attuale della domanda. Tuttavia, i terminal intermodali della RLM, e questa è una criticità che deve essere risolta, hanno poche relazioni con i porti italiani, essendo più vocati alle relazioni con i principali mercati di approvvigionamento e destinazione del sistema manifatturiero italiano.

Nonostante le opere infrastrutturali realizzate negli ultimi anni (grazie Expo 2015!) per la logistica della RLM permangono criticità in particolare nei collegamenti con i porti, gli aeroporti e i valichi e nelle pratiche d'impresa non ancora a livelli delle city region del Nord Europa che ci precedono in termini di Logistics Performance Index.

In definitiva, dalla ricerca condotta nel 2017 (ma da una analisi che stiamo aggiornando in questi giorni i dati paiono non discostarsi di molto oggi) emerge che la Lombardia vale il 26% del mercato dei servizi logistici nazionali, conta il 22% delle imprese e occupa il 29% degli addetti del settore. Inoltre, nella RLM è presente il 35% di tutti i magazzini conto terzi in Italia. Questi i dati dello studio, dall'alto dei quali facemmo alcune riflessioni che sono valide ancora oggi e che ribadisco.

Negli anni passati, come Paese, si è molto investito sui nodi (porti, aeroporti ed interporti) pensando poco ai flussi ed alla necessità di investire sul trasporto ferroviario delle merci. L'Italia è il Paese dei Comuni e dei localismi, dove ogni città, ogni comunità vuole il suo porto, il suo aeroporto e, perché no, il suo interporto. Comprendiamo queste legittime istanze ma siamo convinti che per efficientare il sistema occorra superare i localismi.

Oggi in Italia ci sono 57 porti di rilevanza nazionale, 38 aeroporti di rilevanza nazionale e 24 interporti.

Cosa ci dicono questi dati? Che abbiamo investito tantissime risorse del Paese in maniera frammentata così che non siamo riusciti a generare quelle masse critiche che consento-

no di efficientare il sistema.

Non è quindi vero che l'Italia non ha investito in infrastrutture: lo ha fatto, ma come ha detto la Corte dei Conti europea ha investito male ed in maniera frammentata.

Il risultato è che ci mancano i collegamenti diretti così che le nostre merci faticano a giungere nei mercati di destinazione e i nostri imprenditori, i nostri manager, quando viaggiano per il mondo, devono spesso fare scalo su Francoforte, Londra, Parigi, Dubai, insomma gli hub delle compagnie aeree più importanti del mondo per raggiungere la meta finale. (ndr. Quanto ci manca una compagnia di bandiera italiana!)

E' altrettanto importante che i porti non vengano più considerati solo come patrimonio di una città o di una regione ma devono essere visti come un elemento del sistema logistico nazionale. Lo stesso vale per gli aeroporti e gli interporti. Questo è uno dei presupposti del Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica che noi condividiamo appieno.

Il Piano Nazionale dei Porti e della Logistica e il Position Paper per il Cargo Aereo andavano nella direzione di una razionalizzazione ed efficientamento del sistema con una cabina di regia unica nazionale. Musica per le nostre orecchie: purtroppo però sono passati circa tre anni dalla loro uscita e poco o nulla è stato fatto con i continui avvicendamenti governativi. Per questo chiediamo attenzione: le merci arrivano nei porti ma il polo logistico d'Italia è la Lombardia. Le decisioni su dove e come investire devono essere giustamente discusse con i territori dove hanno sedi i porti ma poi occorre discutere anche con la Lombardia.

# 29

# IL PORTO D'ITALIA NEL POST MORANDI

di Alessandro Pitto



“E' stato un anno lungo, molto difficile e complesso, e ad attenderci ci sono ancora numerose sfide ed impegni”, queste le prime parole di Alessandro Pitto – Presidente di Spediporto – a commento degli ultimi 12 mesi trascorsi dopo il crollo del Morandi.

“Un anno difficile lo è stato, prima di tutto, per le famiglie delle vittime e per i sopravvissuti, poi per la città, un'altra volta colpita duramente da una tragedia che ha messo a dura prova, per mesi, attività produttive, traffico e speranze di un intero territorio che prima del 14 Agosto 2019 aveva ritrovato fiducia e voglia di crescere”.

“Lo è stato anche per le nostre amministrazioni: Regione, Comune, AdSp e Camera di Commercio, chiamate ad uno

# 30

sforzo organizzativo unico tanto sul territorio cittadino (pensiamo alla Strada della Superba) quanto a livello centrale dove con DL Genova prima, poi diventato Legge 130, si sono individuati strumenti unici per la ripartenza del territorio”.

Lo è stato, in ultimo, anche per il porto di Genova, fino a quel momento, poderoso motore della crescita e delle speranze della nostra città e di tutto il Nord Ovest. Non solo porto contenitori, ma anche, crociere, turismo, cantieristica, rinfuse, aeroporto. Dopo il 14 Agosto, parte di quell'imponente slancio in avanti si è perso, soprattutto per il traffico containers. Volubile quest'ultimo, anche ai più piccoli rischi operativi, e sensibile agli scenari internazionali, Brexit e dazi USA, il mondo dei containers e della portualità ha subito, insieme alla città, forse i maggiori danni, ma ha anche saputo rialzarsi in piedi ed oggi possiamo dire che, da un punto di vista commerciale, il peggio è alle spalle. Ma dal porto sono arrivate anche risposte importanti. Gli operatori, fin dalle prime ore del crollo, si misero a disposizione della città e del mercato, per difendere la prima industria cittadina; le categorie, che lavorarono a rimodulare operatività e tempi del porto, l'AdSp che coordinò infiniti tavoli e mediazioni.

Le difficoltà non sono però terminate, il vecchio Ponte non c'è più ma un nuovo viadotto sta sorgendo in mezzo alla Valpolcevera, affacciato sul mare. Intorno alla nuova costruzione si erge un cantiere poderoso, silenzioso ed efficiente, che richiederà molta pazienza alla mobilità cittadina e portuale, con continui stop and go; ma non solo, quel cantiere

cercherà anche tanti spazi, forse anche nel porto, per le sue strutture e materiali; restano importanti atti normativi e decreti attuativi che richiederanno ancora molta attenzione da parte del Governo e delle amministrazioni competenti. Il crollo del Ponte non deve poi mettere in secondo piano altre importanti infrastrutture per il porto di Genova e con esso per il Nord Ovest del Paese come: Gronda, Nuova Diga Foranea, potenziamento delle linee ferroviarie, completamento calata Bettolo. Insieme a queste grandi infrastrutture la portualità italiana e genovese non possono rinunciare ad aggiornarsi continuamente: attuazione del regolamento 625/2017, carta dei servizi portuali, digitalizzazione ed attuazione della PLN sono sfide a cui il mercato italiano dello shipping è chiamato a dare risposte certe agli osservatori internazionali. Oggi non basta più solo un aggiornamento infrastrutturale, i nostri porti hanno bisogno di tecnologia e piattaforme efficienti, in grado di dialogare e metter in relazione i nostri operatori.

Su questi dossier c'è necessità di tornare a lavorare con celerità e coesione. Operatori, lavoratori ed organizzazioni sapranno dare, ne sono certo, il loro importante contributo tanto oggi e domani almeno quanto lo diedero, dalla mattina del 15 Agosto 2018 in avanti. Una volta passata l'emergenza, asciugate le lacrime e svanito l'effetto adrenalinico delle prime urgenze, non potrà mancare la determinazione e volontà di Genova e del porto per arrivare veramente a girare pagina e tornare a parlare di futuro per viverlo.







# IL MEZZOGIORNO E LA SFIDA DEL MEDITERRANEO

di Alessandro Panaro



SRM monitora, nei propri studi marittimi, un indicatore dell'Unctad denominato LSCI (Liner Shipping Connectivity Index); per semplicità di chi legge possiamo dire che esso dà il senso della competitività portuale di un Paese poiché di fatto ne quantifica la capacità di attrazione di navi, di compagnie marittime, di quanto un porto sia capace di ospitare megaships e di quante di esse fanno solo transhipment o anche traffico gateway.

Il LSCI quindi sale verso l'alto se un sistema paese investe nei propri porti, ne aumenta l'efficienza e la capacità di accoglienza e ne aumenta anche il numero di servizi diretti in grado di servire più destinazioni.

# 33

Da alcuni anni è in atto un fenomeno di cui il nostro Paese non può non tener conto: nel 2004 l'Italia aveva un divario con i Paesi MENA (Middle East & North Africa) pari a 25 punti vale a dire che eravamo ben al di sopra dei nostri competitors del Nordafrica e dei paesi del Medio oriente; nel 2019 (dati recentissimi) la situazione è radicalmente cambiata; ora sono solo 9 i punti di differenza; il gruppo dei porti MENA (tra cui Port Said, Tanger Med, Istanbul) ha quindi "divorato" all'Italia un patrimonio di 16 punti di competitività.

Perché?

In questa sede non sarà possibile analizzare tutte le motivazioni di ciò ma due su tutte è opportuno sottolineare: gli scali dell'area MENA hanno effettuato più investimenti in infrastrutture e hanno lavorato per definire politiche rivolte ad attirare investimenti industriali; questo ultimo driver è stato possibile con l'aiuto di grandi Free Zone con aggressivi piani di incentivazione alle imprese manifatturiere invitate ad allocare in questi paesi i propri stabilimenti.

E' il caso della Renault a Tangeri, di TEDA a Suez e degli innumerevoli investimenti che stanno caratterizzando le Free Zone degli Emirati Arabi Uniti.

La politica delle Free Zone ormai nel mondo è diventata strutturale; è uno strumento di cui non si può fare più a meno in uno scenario portuale così competitivo come quello del Mediterraneo.

Si pensi che l'ultimo rapporto dell'Unctad "World Investment Report del 2019" ha evidenziato l'esistenza di 5.383 Free Zone a livello mondiale.

Intendiamoci, non tutti sono casi di successo, ma è opportuno anche che il nostro Paese riesca a dotarsi di questi tools e a farli funzionare.

Un tentativo sta avvenendo con le ZES-Zone Economiche Speciali che possono essere istituite nelle regioni del Mezzogiorno e con le ZLS per il Centro-nord.

La novità è stata quella di porre il porto al centro di una politica di sviluppo; lo scalo deve di fatto coordinare insieme alla Regione la crescita del territorio sia in punto logistico che industriale.

Campania (in testa), Puglia e Calabria stanno andando abbastanza velocemente e hanno terminato gli iter di approvazione delle Zone ma non sarà solo questione di Iter.

Vanno infatti definiti con chiarezza quali sono i veri fattori di attrazione del territorio i cosiddetti Pacchetti Localizzativi; sia quelli di carattere amministrativo e burocratico ancora in fase di definizione, salvo alcuni dettati del decreto semplificazione (12/2019), sia quelli finanziari essenzialmente caratterizzati dal Credito di Imposta (ottimo ma mai abbastanza di fronte alle pluriennali esenzioni fiscali concesse da altri Paesi) e dagli incentivi che le Regioni potranno mettere a disposizione.

Occorre, in definitiva, ispessire il tessuto industriale alle spalle dei porti per indurre gli scali stessi a non andare a "caccia" di traffico ma a far provenire il traffico stesso da un sistema industriale solido alle loro spalle.

Vinciamo la sfida della ZES e ne potremo trarre solo benefici.

**Per approfondire gli studi di SRM sulle ZES  
[www.srm-maritimeconomy.com](http://www.srm-maritimeconomy.com)**

# 34

*Art. 99 Costituzione italiana*

*Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro è composto, nei modi stabiliti dalla legge, di esperti e di rappresentanti delle categorie produttive, in misura che tenga conto della loro importanza numerica e qualitativa.*

*E' organo di consulenza delle Camere e del Governo per le materie e secondo le funzioni che gli sono attribuite dalla legge.*

*Ha l'iniziativa legislativa [cfr. art. 71 c.1] e può contribuire alla elaborazione della legislazione economica e sociale secondo i principi ed entro i limiti stabiliti dalla legge.*

*Art. 1 Statuto Confetra*

*E' costituita con sede in Roma, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA).*

*La Confederazione, che ai sensi dell'articolo 2, comma 1, rappresenta i settori della logistica, del trasporto e della spedizione nonché quelli ad essi connessi e ausiliari, è autonoma, indipendente e apartitica, favorisce il processo di sviluppo della società italiana, contribuendo all'affermazione di un sistema imprenditoriale innovativo, internazionalizzato e sostenibile. La Confederazione sostiene altresì gli istituti della "democrazia economica" e gli strumenti del partenariato economico-sociale, ispirando la propria azione ai principi contenuti negli articoli 18, 41 e 99 della Costituzione oltreché a quelli descritti nel Codice Europeo di Condotta Partecipativa.*



**confetra**  
Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica