il Messaggero Marittimo

MAGAZINE

TRASPORTI

FASE 2

supplemento al numero odierno | maggio 2020 | sped. abb. post - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

Direttore responsabile Vezio Benetti. Livorno, Piazza Cavour 6. Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083 e-mail: redazione@messaggeromarittimo.it | abbonamenti@messaggeromarittimo.it

AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO E DELLA CALABRIA

Contrada Lamia 89013 Gioia Tauro - RC - Italy Tel.: +39 0966 588640 Fax: +39.0966.588617
www.portodigioiatauro.it

di Renato Roffi

Ci occupiamo di trasporti da quando sulle nostre strade si incontravano i "ricordi" lasciati dai cavalli – belli, nella loro fatica silenziosa, anche se qualche volta non proprio in carne - che trascinavano macerie su carri in ferro montati su assali di camion residuati bellici, facciamo questo lavoro da quando molti treni andavano a vapore, gli aerei a reazione erano rari e i containers erano ancora in mente Dei.

Presto Il Messaggero Marittimo, oggi messaggeromarittimo.it, compirà settant'anni, non proprio una bazzecola per la vita di un giornale (La Repubblica ne ha quarantaquattro), quasi tre quarti di secolo in cui i nostri tipi hanno riferito della prima nave a propulsione nucleare, la Savannah, concepita per navigare con un'autonomia di 300 mila miglia, dell'imbarco sperimentale sulla Giulio Cesare dei primi quattro scatoloni che, di lì a poco, avrebbero spalancato prepotentemente la strada al trasporto delle merci in contenitori...., riportammo la ratifica italiana della prima normativa internazionale (1954) sul divieto di scaricare idrocarburi in mare a meno di 50 miglia dalla costa.... (chi non ricorda quando dal mare rientravamo pieni di catrame?), insomma, possiamo orgogliosamente ricordare, anzitutto a noi stessi, che abbiamo una storia e che, per quanto riguarda l'ambito dello sfaccettato universo dei trasporti possediamo un'esperienza e una conoscenza che, se non migliori di quelle di altri, non sono sicuramente da meno.
Come tutti, uomini (e, ovviamente, donne) imprese ed attività le

più diverse, anche noi siamo usciti (speriamolo) dalla triste avventura della pandemia con qualche osso rotto, che si risalderà, e con le ali bruciacchiate su cui le penne ricresceranno presto, magari più belle e più forti, mai, però, abbiamo fatto mancare ai nostri sostenitori il massimo impegno per offrire loro un'informazione della migliore qualità, non ci siamo risparmiati nel produrre servizi accurati, anche in audio e in video, diffusi con la prontezza con cui si serve un caffè espresso. Tutto questo è stato possibile sicuramente grazie alla dimestichezza pluridecennale con il complesso mondo dei trasporti e alla passione con cui, giorno dopo giorno, portiamo avanti il nostro impegno, ma anche e sopra tutto, cari sostenitori, grazie all'appoggio, alla fiducia e, in molti casi, all'affetto che ci avete sempre manifestato e di cui ci sentiamo davvero gratificati.
Questa, dunque, per noi non è semplicemente ciò che comunemente suole chiamarsi una ripartenza. E' un qualcosa di forse più semplice, ma niente affatto banale. Noi non faremo altro che continuare a cercare di far bene ciò che sappiamo fare continuando il nostro cammino lungo quella linea di serietà professionale e – lasciatecelo dire – di competenza accresciuta nel tempo con cui serviamo (il termine non è stato scelto a caso) da settant'anni i nostri amici lettori, il nostro pubblico, i nostri inserzionisti con i quali abbiamo condiviso, come abbiamo potuto verificare anche ultimamente, gli alti e i bassi che la sorte inevitabilmente ci riserva. Come ci piace pensare, tutti insieme abbiamo contribuito a far crescere il Paese e tutti insieme sapremo rimetterlo gagliardamente in sella.

www.messaggeromarittimo.it

SOMMARIO

6 **AUTAMAROCCHI**: la digitalizzazione per l'industria del Container

9 **TRASPORTOUNITO**: regole nuove e stop ai carrozzoni

12 **HUPAC**: sfida la crisi Coronavirus

19 **GENOVA**: panoramica di ripartenza

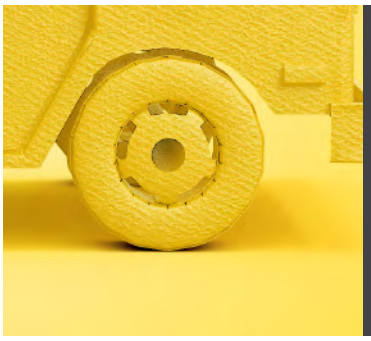
23 **QUADRANTE EUROPA**: gateway dei porti italiani

27 **ALIS**: a sostegno delle aziende di trasporto e logistica

33 **LOGWIN**: post pandemia nel mondo

38 **LANNUTTI**: nuovo polo produttivo

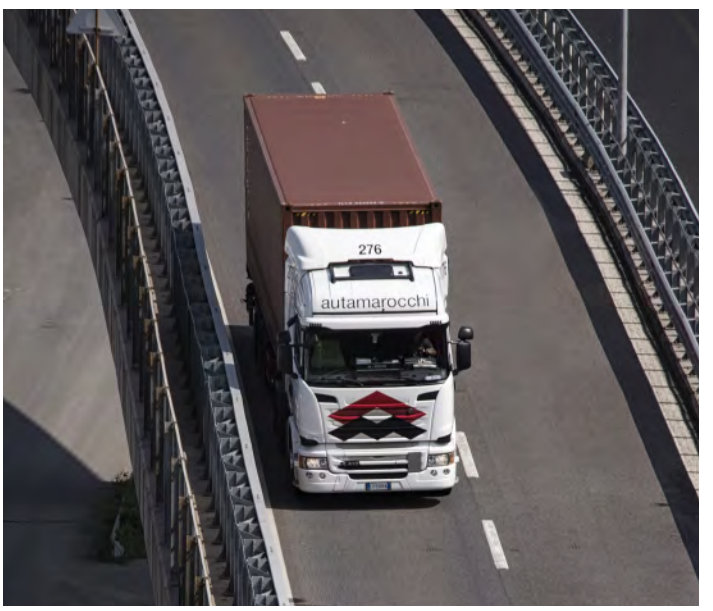
41 **PSA GENOVA PRA'**: terminal container del futuro



La DIGITALIZZAZIONE per l'industria del "Container"

Contributo di Roberto Vidoni, Direttore della BU "Container" di Auta Marocchi SpA, uno dei maggiori trasportatori Italiani fortemente specializzato proprio nel trasporto dei container.

Da molti anni la digitalizzazione dei documenti collegati al trasporto su scala mondiale delle merci è un obbiettivo di molti, mai ancora raggiunto compiutamente. La catena Logistica che utilizza il trasporto delle merci su scala mondiale è estremamente complessa, specializzata e frammentata, al punto che alcuni protagonisti di questa catena hanno dato origine alla digitalizzazione solo di alcuni segmenti, mai su larga scala.
Nell'ultimo anno assistiamo a novità interessanti che darebbero impulso alla digitalizzazione dell'intero comparto.
Cito due esempi molto significativi:



- Digital Container Shipping Association - DCSA (https://dcsa.org): è una organizzazione che ha lo scopo di digitalizzare i principali processi della "IBP – Industry BluePrint", tra i quali la emissione della eBL (Polizze di Carico Elettroniche). I soci di DCSA sono le prime nove Linee di navigazione al mondo che controllano il 70% del mercato globale.

- Non meno interessante è l'iniziativa di "Tradelens" che è l'organizzazione per la " Global Supplychain Ecosistem" condivisa dalle compagnie di navigazione, spedizionieri globali, porti, terminal, MTO, Autorità Governative, Agenzia delle Dogane, ecc. (https://www.tradelens.com/)

Sul fronte Italiano, l'iniziativa di "Digitalizzazione del Ciclo Logistico Portuale"

Il Governo Italiano, nell'ambito del PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) con l'art. 61-bis della legge n. 2/2012, ha individuato in UIRNet (http://uirnet.it/) il soggetto per lo sviluppo e la gestione. Sulla base del Protocollo d'Intesa sottoscritto nel Dicembre

2016 tra MIT, UIRNet e AdSP e in linea con la successiva Direttiva MIT del 20 Marzo 2018 anche il sistema E-port di Genova confluisce nel progetto;
Nel frattempo però molti soggetti (Terminal Portuali) hanno attivato o inseguono progetti autonomi, non specificatamente finalizzati alla digitalizzazione dei documenti quanto alla gestione delle informazioni. Perseguono cioè all'obbiettivo di ottimizzare e semplificare il flusso dei mezzi ai Gate, ovvero gestire almeno quella parte del processo che individua il booking, la disponibilità del container, il preavviso d'arrivo, l'accesso e poco altro.
Oggi parlare di Digitalizzazione dei documenti nel trasporto globalizzato dei container è una necessità.

Vediamo perché dobbiamo accelerare il passo:

- Per la riduzione dei costi globali dovuti al processo cartaceo. Le Compagnie di Navigazione parlano di 4 miliardi di Dollari, non poco in tempi di crisi;

- Per attuare la Blockchain che deve poggiare su dati certi, certificati che viaggiano su reti sicure per raggiungere lo scopo di efficienza, economicità e sicurezza della catena logistica;

- Per l'obbiettivo della trasparenza e certezza dei dati e delle transazioni economiche collegate alla Supply Chain e che sono anche un obbiettivo della Blockchain;

- Per la migliore efficienza dei terminal Portuali, attraverso l'integrazione dei dati tra linee, spedizionieri, dogane, trasportatori;

- Per gli autotrasportatori che attualmente perdono più tempo ai Gate portuali che nell'impiego dei mezzi nell'effettuazione dei trasporti;

- Per gli autisti, per la loro dignità e la sicurezza sul lavoro; vanno prima di tutto identificati con un'unica modalità e la stessa gestione delle operazioni di scarico/carico senza che debbano scendere dai camion e fare file agli sportelli;

- Per gli MTO che possono programmare nel modo migliore i loro treni;

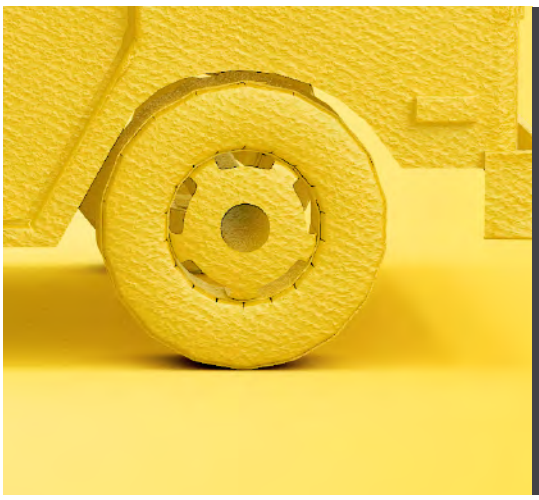
- Per combattere il Cabotaggio abusivo degli autotrasportatori stranieri che poggia su CMR cartacei in luogo dell'agognata "eCMR" Europea;

- Per le Dogane e le Forze dell'Ordine nei controlli di competenza;

La DIGITALIZZAZIONE consentirà di superare i costi e le inefficienze di processi basati sulla carta, laddove la carta, ed il timbro, ben rappresentano la burocrazia.

Rimanendo nel segmento del trasporto container, credo che i soggetti più interessati alla digitalizzazione siano proprio le Compagnie di Navigazione, col fondamentale contributo pubblico del MIT, delle AdSp e delle Dogane, nondimeno di noi autotrasportatori che abbiamo un obbiettivo: ridurre i tempi di carico/scarico nei porti.
Per queste ragioni e forte dell'alto livello di informatizzazione di Autamarocchi, che da molti anni, ed in modo crescente, collaboriamo con le AdSp, con i Terminal e con UirNet nel testare e mettere a punto processi che possano bypassare la carta e gli sportelli; ma anche l'insopportabile quotidiana valanga delle e.mail!
Tuttavia nessun attore della Supply Chain è autonomo poiché c'è la necessità di condividere gli step di tutti i processi, i protocolli di comunicazione e persino il glossario dei termini; ma con piacere vedo che è una necessità condivisa e anche l'emergenza della Pandemia ci impone di superare certi modelli del passato.

In sintesi i tempi sono ben maturi per la "Digitalizzazione" che è lo strumento necessario per ridurre i costi e aumentare la produttività!



TIR: L'AUTOTRASPORTO CHIEDE FUTURO, REGOLE NUOVE E STOP AI CARROZZONI

Maurizio Longo
Segretario Generale Trasportounito

E' quasi banale affermare che il futuro dell'economia del nostro Paese è incerto; di certo sarebbe molto piú costruttivo ed efficace in questo momento unico nella storia italiana cercare e individuare gli strumenti e le misure che garantiscano un rilancio più operativo che assistenziale della nostra economia.

La storia insegna che sull'autotrasporto si ripercuotono, come ultimo anello della catena, tutti i tipi di crisi dell'economia reale, siano esse settoriali o territoriali, oppure internazionali o di filiera.

Per questo motivo la preoccupazione di fondo non proviene da ciò che è, o non è, contenuto nel decreto rilancio, ma piuttosto da ciò che si intende fare per accelerare i processi industriali e commerciali finalizzati al recupero, alla ripresa ed al consolidamento dei consumi e del mercato.
In considerazione delle crisi aziendali che si profilano e dei pericolosi effetti domino che ne possono derivare la nostra ricetta,

TuService
Unico
Fornitore

Servizi per
L'Autotrasporto

Trasportounito Service è un Consorzio di Servizio per gli Autotrasportatori e conta più di 500 soci e affianca circa 3.000 veicoli con un sistema organizzativo in continua evoluzione.

Con la **Forza del Gruppo**, acquista prodotti e servizi necessari per le imprese e li fornisce ai soci, a prezzi competitivi. **Il progetto è nato a Genova** con la realizzazione di un distributore di carburante privato a proprio marchio, in area portuale, logisticamente molto funzionale, che distribuisce Gasolio e Ad Blue.

TuService garantisce ai soci il massimo rimborso sui pedaggi autostradali fornendo apparati Telepass per i transiti Nazionali ed Europei. Completano l'offerta per i soci, il negozio **TU Shop** situato in un'area coperta nel Porto di Genova per l'acquisto di prodotti, accessori e ricambi ed ancora **Assitus** per le consulenze e la vendita di servizi assicurativi e infine **Park** per i veicoli pesanti e molto altro ancora.

tuservice.it

TU service TU shop assiTUs

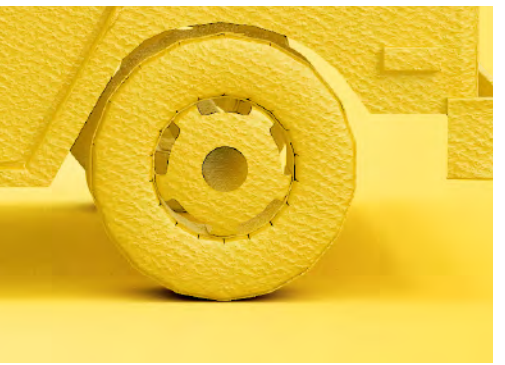
per un corretto sviluppo economico, poggia su **tre elementi di base.**

1 Il primo verte sulla necessaria introduzione delle sanzioni sui tempi massimi di pagamento nelle transazioni commerciali. In un Paese che si definisce normale non è possibile che esista una disposizione di legge generale che prevede il pagamento entro trenta giorni e che la medesima norma non preveda sanzioni, permettendo a chiunque di decidere quando e come pagare, indipendentemente dalle conseguenze che spesso per il fornitore di servizi si chiamano fallimento.

2 Il secondo riguarda il sistema delle tariffe che, per settori come l'autotrasporto la cui competizione compromette la sicurezza stradale, non dovrebbero collocarsi mai, come invece accade, al di sotto della soglia fornita dalla somma dei livelli di remunerazione del personale, delle manutenzioni e del pagamento degli oneri sociali. E il rischio incombente oggi, post emergenza, è quello di dumping disastrosi con effetti devastanti sulla sicurezza stradale e sulla struttura delle società.

3 Il terzo punto riguarda la necessità di liberare ilmercato dalle sovrapposizioni procedurali delle pubbliche amministrazioni e deve vertere su una netta sforbiciata agli oltre 1500 enti, agenzie, comunità e autorità amministrative, normalmente improduttive, talvolta intralcianti, sicuramente dispendiose e inutili.

HUPAC SFIDA LA CRISI CORONAVIRUS



Nel 2019 il Gruppo Hupac è riuscito a trasferire più di 1 milione di spedizioni di camion dalla strada alla rotaia e a raggiungere un risultato finanziario soddisfacente. Nella crisi Coronavirus, Hupac mantiene la sua rete grazie alla digitalizzazione e ai processi "contactless".
Per attenuare le conseguenze del crollo del traffico nell'anno in corso, sono necessarie misure mirate a sostegno del trasporto combinato rispettoso dell'ambiente.

Il Gruppo Hupac conquista quote di mercato

Nell'esercizio passato il Gruppo Hupac ha trasferito, per la prima volta, oltre un milione di spedizioni di camion dalla strada alla rotaia. Nel complesso, il numero dei trasporti è aumentato del 10,5%, raggiungendo 1.024.089 spedizioni stradali. La crescita è dovuta in parte all'acquisizione di ERS Railways nel Giugno 2018, che lo scorso anno è stata consolidata per la prima volta nel Gruppo Hupac per l'intero anno.
Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha nuovamente guadagnato quote di mercato grazie all'introduzione di nuovi prodotti. L'anno scorso è stato caratterizzato da un'evoluzione negativa dei volumi nel trasporto terrestre transalpino (-4,6%) a causa dell'indebolimento della congiuntura economica in Europa. Ciononostante Hupac è riuscita ad ampliare ulteriormente la sua forte posizione nel trasporto combinato con un volume di trasporto di 551.042 spedizioni stradali (+2,8%), contribuendo così a ridurre il numero dei trasporti stradali attraverso la Svizzera.

Con finanze sane nell'anno di crisi 2020

Il Gruppo Hupac guarda al 2019 con un bilancio soddisfacente. Mentre il fatturato del Gruppo è aumentato del 5,4% a CHF 611 milioni, il risultato d'esercizio non ha potuto tenere il passo con l'andamento del fatturato a causa dell'indebolimento dell'economia in Europa, del forte franco svizzero e della riduzione dei sussidi. Sebbene l'EBITDA sia aumentato del 4,6% a CHF 55,4 milioni di CHF, il risultato d'esercizio di CHF 5,1 milioni di CHF è stato inferiore del 35% rispetto all'anno precedente. Ciò è dovuto agli effetti valutari negativi del 2019 e ad un effetto straordinario dell'anno precedente.

Dal Febbraio 2020, la crisi Coronavirus ha posto l'azienda di fronte a sfide straordinarie. “L'azienda è finanziariamente sana e si è assicurata un'ulteriore liquidità finanziaria in vista di uno scenario di crisi più lungo”, afferma Hans-Jörg Bertschi, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac. “Ci aspettiamo una graduale ripresa dei volumi di trasporto in tutta Europa nella seconda metà del 2020”.

Crisi Coronavirus: il trasporto combinato assicura l'approvvigionamento

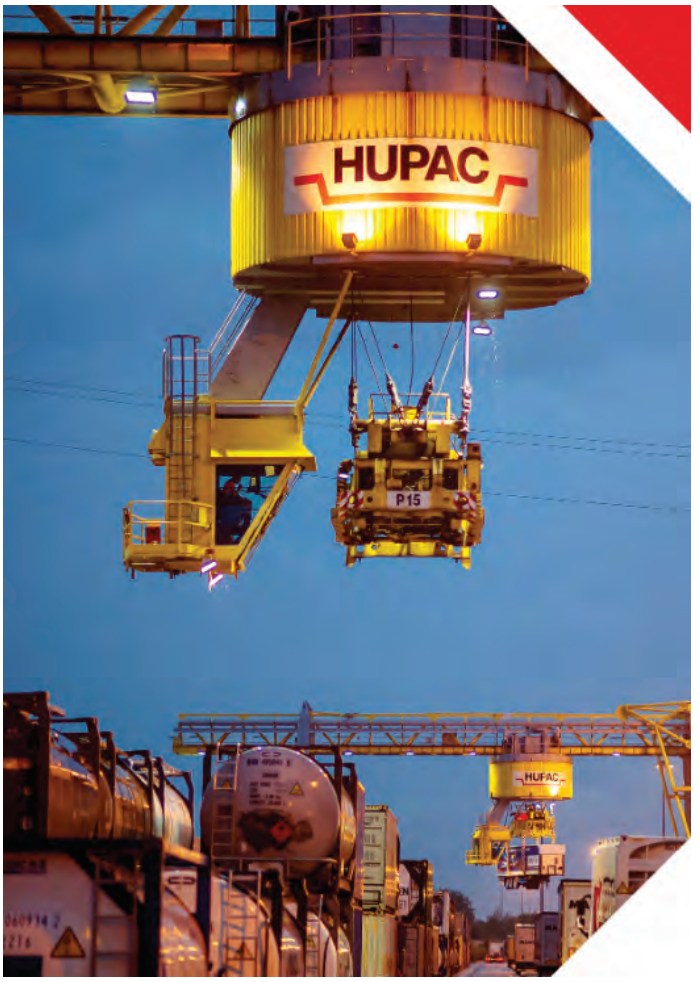
A fine Febbraio la crisi di Covid-19 ha colpito il Nord Italia – e quindi il più importante mercato di destinazione e di provenienza di Hupac – come primo Paese in Europa e con grande intensità. Hupac ha reagito immediatamente e ha preso tutte le misure necessarie per proteggere i propri dipendenti e i clienti:

- Nei terminal, è stato efficacemente attuato il necessario distanziamento sociale e le misure igieniche e di sicurezza, riprogettando la gestione del terminal.
- Tutti i dipendenti sono stati in grado di passare dall'ufficio all'home office in brevissimo tempo garantendo che i servizi offerti ai clienti continuassero a funzionare senza problemi. Ciò è stato reso possibile dalla già avanzata digitalizzazione dell'azienda, che fornisce sistemi per l'accesso decentralizzato a documenti e piattaforme, nonché potenti strumenti per le telecomunicazioni e le teleconferenze.

Hupac si è inoltre impegnata affinché il trasporto merci su rotaia e i terminal siano riconosciuti come rilevanti da un punto di vista sistemico e non vengano chiusi in caso di lockdown, al fine di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di beni di prima necessità. Ciò ha contribuito a far sì che l'offerta di Hupac fosse sempre aperta, anche durante la fase di chiusura dei confini nazionali.

Superare la crisi Coronavirus e mantenere il successo del trasferimento del traffico

Il forte calo del traffico in relazione alla crisi coronavirus sta mettendo a dura prova il sistema del trasporto combinato. Dopo un primo trimestre positivo con una crescita dei trasporti del 3,6%, Hupac ha registrato in Aprile un forte calo dei volumi di trasporto, soprattutto nel



trasporto transalpino verso l'Italia. La ragione principale di questo crollo – che ha raggiunto picchi di meno 50% – è stata la massiccia chiusura della produzione industriale su disposizione delle autorità. Grazie al graduale allentamento delle normative, il volume dei trasporti nella rete di Hupac è attualmente di nuovo in aumento e si attesta oggi ad un livello di meno 25% rispetto ai volumi di trasporto pianificati.
Il crollo del traffico a livello europeo e il contemporaneo intensificarsi della concorrenza stradale dovuto al calo dei prezzi del gasolio durante la crisi coronavirus richiedono misure efficaci a sostegno del trasporto combinato per evitare il ritorno del traffico merci dalla ferrovia alla strada.

La Svizzera intende sostenere maggiormente il trasporto combinato transalpino con le sovvenzioni già disponibili.
L'Italia concede sconti sui costi delle tracce a favore delle imprese ferroviarie.
“Auspichiamo ulteriori misure per ridurre l'onere dei costi fissi degli operatori del trasporto combinato anche da parte della Germania, il più importante mercato e paese di transito dell'Europa”, afferma Michail Stahlhut, direttore di Hupac Intermodal. “Un sostegno aggiuntivo temporaneo dei prezzi delle tracce e sussidi per il materiale rotabile che non può essere utilizzato durante la crisi consentirebbe di alleviare la situazione e di contrastare una netta riduzione dei servizi di trasporto merci su rotaia. Senza un adeguato supporto, gli operatori del trasporto combinato sarebbero costretti a ridurre la loro offerta, il che innescherebbe una pericolosa spirale discendente nel trasferimento modale”.

Nuovi collegamenti 2020

Nell'anno in corso Hupac è riuscita a sviluppare ulteriormente il proprio portafoglio prodotti nonostante la crisi Coronavirus. A Gennaio sono stati integrati nella rete i collegamenti giornalieri Rotterdam-Melzo e Novara-Pescara per i rimorchi P400. In Aprile

è partito il primo treno shuttle tra Perpignan e Colonia per i rimorchi P400, un'innovazione pionieristica per il mercato Spagna/Francia meridionale. Sempre in aprile è entrato in funzione il servizio feeder giornaliero Geleen-Moerdijk con ulteriori collegamenti verso il Regno Unito e l'Italia, mentre per il traffico interno in Svizzera è stato implementato un concetto operativo perfezionato tra Stabio e Aarau.
Nel settore dei trasporti marittimi dell'entroterra, in aprile ERS Railways ha integrato i collegamenti Bremerhaven Regensburg e Bremerhaven-Frankfurt nella propria offerta di servizi intermodali. All'inizio di Maggio la nuova business unit Landbridge China ha lanciato un servizio shuttle tra Xian nella Cina occidentale e Varsavia in Polonia con integrazione nella rete europea Shuttle Net di Hupac.

Sviluppo dell'offerta 2019

Con un volume di trasporto di 752.700 spedizioni stradali, la business unit Shuttle Net continua ad essere la spina dorsale del Gruppo Hupac. Nonostante il rallentamento dell'economia iniziato nella seconda metà del 2019, la rete è stata sviluppata in modo proattivo. Nel segmento transalpino sono da segnalare i trasporti dal terminal altamente performante di Köln Nord verso l'Italia e il rafforzamento dell'offerta per i semirimorchi da 4 metri tra Novara e Hannover o Zeebrugge. A Settembre sono partiti i primi treni shuttle tra Pordenone, nel nord-est Italia, e Duisburg. Nel traffico non-transalpino è stato acquisito per la prima volta la licenza per i semirimorchi P386 per il collegamento Antwerp-Barcelona. In tal modo, Hupac apre il segmento del trasporto di rimorchi per il mercato spagnolo. Sull'asse est-ovest è stata aumentata la frequenza dei treni Antwerp-Schkopau/Schwarzheide e Duisburg-Polonia. Infine, l'Europa sudorientale è stata collegata alla rete Shuttle Net di Hupac attraverso i terminal hub di Vienna e Budapest, con destinazioni in Romania, Bulgaria, Serbia e Turchia.
La nuova business unit Company Shuttle ha continuato a svilupparsi in modo molto dinamico nel 2019 raggiungendo un volume di trasporto di 94.600 spedizioni stradali. In linea con la forte domanda, l'offerta è stata adeguata con ulteriori shuttle per il traffico transalpino. I treni viaggiano per conto di singole aziende di trasporto. I clienti si assumono il rischio di utilizzo dei company shuttle e affidano l'organizzazione e la gestione dei trasporti a Hupac in qualità di operatore.
Per la business unit Maritime Logistics, la filiale ERS Railways, che nell'anno precedente operava solo dai porti della Germania settentrionale, ha sviluppato e ampliato nuovi collegamenti tra Rotterdam e la Germania meridionale (Monaco di Baviera, Norimberga, Kornwestheim, Wörth). Nel 2019, ERS Railways ha potuto gestire un volume di trasporto di 323.600 TEU o 179.200 spedizioni stradali nel traffico marittimo inland, pari a una crescita di circa l'11% sulla base dell'intero anno 2018.

Investimenti in terminal, materiale rotabile e IT garantiscono il futuro

Anche nel 2019 il Gruppo Hupac ha investito molto nel futuro. La cifra d'investimento di CHF 75 milioni rispecchia la nostra strategia di crescita a lungo termine. Di questi, CHF 32 milioni sono stati investiti in materiale rotabile. Alla fine del 2019 il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di 7.297 moduli di carri. Ciò corrisponde a un aumento del 5,9% rispetto all'anno precedente. Inoltre, Hupac utilizza 21 locomotive di linea e

Combined advantage for logistics

Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

Intermodal for climate

HUPAC
moving together

www.hupac.com

di manovra di sua proprietà.
Un punto focale nel 2019 è stato l'investimento in terminal di trasbordo in Italia, nei Paesi Bassi, in Germania e in Polonia, pari a CHF 38 milioni. I terminal sono oggi gli investimenti strategici chiave del Gruppo Hupac. In molte regioni d'Europa sono il collo di bottiglia per l'ulteriore trasferimento dei trasporti su lunghe distanze dalla strada alla rotaia.
Oltre alle nuove strutture di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia che sono da sviluppare in collaborazione con Mercitalia Logistics, Hupac ha potuto rilevare nell'Ottobre 2019 la maggioranza della società terminalistica CIM SpA Interporto di Novara. Sempre nell'anno scorso, Hupac ha acquisito la maggioranza della società terminalistica Geleen RTC, nei pressi di Maastricht. Inoltre, nell'estate del 2019, Hupac ha potuto concludere lettere d'intenti per la partecipazione alla costruzione di nuovi terminal sulla parte europea della Via della Seta nell'ex porto del carbone di Duisburg e a Minsk (Bielorussia).

Grandi progressi nella trasformazione digitale

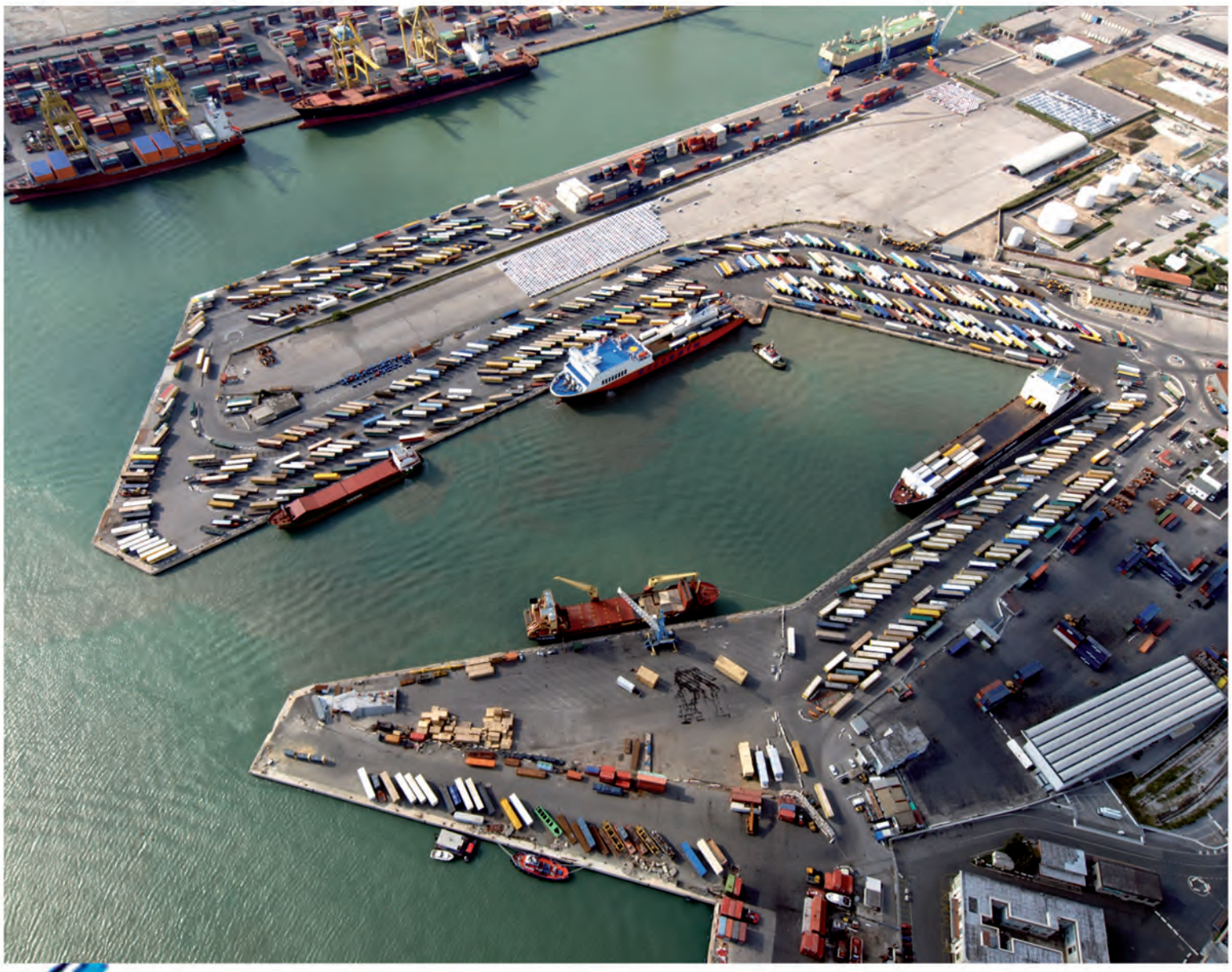
Sono stati inoltre effettuati notevoli investimenti nelle tecnologie dell'informazione. Oltre ad aver equipaggiato circa 1000 vagoni con unità GPS per una migliore localizzazione dei treni in tutta Europa, 250 vagoni sono stati dotati di chip RFID. Le informazioni qui ottenute – in combinazione con i dati degli impianti di controllo dei treni in Svizzera – facilitano la manutenzione predittiva dei carri.
L'uso esteso dei portali OCR nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate consente un migliore utilizzo dell'impianto. Il tempo di movimentazione per treno si riduce in media di 20 minuti.
Questo genera un aumento della capacità del terminal del 10%.
L'anno scorso è partita anche la digitalizzazione dei processi di prenotazione. L'automazione di questi processi e la conseguente ottimizzazione della capacità di carico porterà a piani di trasporto obbligatori e a informazioni affidabili sullo stato del trasporto. L'Hupac Train Radar consente di rendere visibili queste informazioni su una piattaforma. I clienti possono accompagnare virtualmente la loro unità trasportata; se necessario, ricevono informazioni proattive sulle deviazioni dall'orario e una nuova stima dell'orario di arrivo.
Con la trasformazione digitale dei suoi processi aziendali, Hupac rafforza la competitività del trasporto combinato. L'attenzione si focalizza sulla tecnologia dei carri, sulla produttività dei terminal, su una migliore pianificazione dell'interfaccia tra il carro, il terminal e il cliente e, non da ultimo, su una migliore visibilità della supply chain.

Profilo del Gruppo Hupac

Hupac è il principale gestore di rete nel trasporto intermodale in Europa. La rete del Gruppo Hupac comprende 150 treni al giorno con collegamenti tra le principali aree economiche europee, e fino in Russia ed Estremo Oriente. Hupac è stata fondata a Chiasso/Svizzera nel 1967 e comprende 22 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. L'azienda conta 540 collaboratori equivalenti a tempo pieno, 7.300 piattaforme ferroviarie e gestisce efficienti terminal in località strategiche in Europa.

LTM

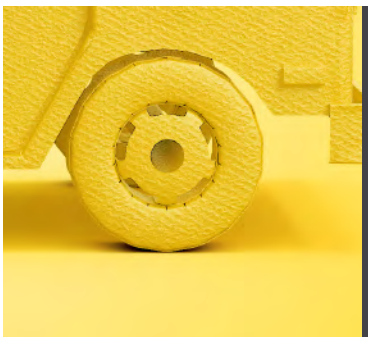
Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:
Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:
Varco Galvani - Porto di Livorno
Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818



GENOVA
panoramica di ripartenza

Calo generalizzato dei traffici, azzeramento pressoché totale delle crociere, prossima riapertura del ponte Morandi (rectius Piano), riapertura dei cantieri….. insomma una vera e propria panoramica lampo, quella che presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini, ha tracciato a proposito delle condizioni in cui gli scali marittimi di sua competenza e della Superba in particolare si trovano a dover affrontare la così detta ripartenza.

In verità, tenendo fede all'origine più accreditata del suo nome (Ianua = porta), il cuore dello scalo marittimo di Genova non ha mai cessato di battere. Attraverso quell'antica porta le merci, pur soffrendo della flessione generale, sono continuate ad arrivare e a partire, un po' per l'obiettiva necessità degli approvvigionamenti e un po' per la fiducia e la tenacia con cui i Genovesi sono da sempre avvezzi ad affrontare e superare veramente di tutto.

Dopo avere iniziato positivamente l'anno con buoni risultati nel primo bimestre – ha spiegato Signorini - il macigno del Covid (o della Covid?) si è abbattuto con tutto il suo peso sui movimenti portuali facendoli declinare di un 5% in Marzo, di un 12/15% in Aprile, per arrivare al meno 20/30% di questi giorni di fine Maggio che lascia presagire un Giugno che definire difficile sarebbe veramente ottimistico.

Il fatto che l'estremo Oriente sia riuscito a sconfiggere i morbo prima di noi è

Paolo Emilio Signorini
Presidente AdSp mar Ligure occidentale

INTERVISTA DI
Renato Roffi

senz'altro positivo per la ripresa dei traffici e ora dobbiamo augurarci che i menagramo, profeti di un secondo assalto del morbo, vengano smentiti così, se la produzione, sopra tutto industriale, del Nord Italia consoliderà i segnali di ripresa, che già si vedono, fino a riprendere l'attività a pieno ritmo, potremo davvero ricominciare a dormire sonni meno agitati e, magari, perfino tranquilli. Le condizioni per rialzarci ci sono tutte, le imprese stanno facendo bene la loro parte e possiamo solo sperare che chi ha nelle mani le redini del Paese non sia da meno.

Parlando del repentino (quasi violento) venir meno dei traffici crocieristici e del precipizio del movimento dei traghetti,

il presidente ha individuato due buoni motivi per bene sperare.

Il primo è che le grandi compagnie crocieristiche, in alternativa al rimborso, hanno offerto alla clientela la possibilità di fruire nel 2021 dei "biglietti" già staccati e non goduti per causa della pandemia. Il fatto che già un 70% degli utenti abbiano accettato rappresenta un incoraggiante segnale di fiducia sia verso la ripresa e nel ritorno alla normalità, sia verso le compagnie stesse.

Il secondo motivo che induce a sperare risiede nell'idea di offrire una tipologia di crociere "a corto raggio", un mercato su cui l'Italia, più di altri, è in condizione di affacciarsi tenendo in mano le ottime carte di una rosa imbattibile di scali di pregio. Si pensi soltanto a Napoli, Palermo, Bari, per non parlare di Venezia…. o di isole come l'Elba, la Sardegna e l'arcipelago campano.

Il progetto è sicuramente interessante e, se ben attuato, non potrà mancare di esprimere tutta la sua validità.

Il presidente ligure si è poi soffermato sulla decisiva importanza di una celere e concreta riapertura dei cantieri propugnando come necessità imprescindibile un fattore che, pur semplice come la scoperta dell'acqua, calda, tarda tuttavia parecchio (ndr - troppo, ad entrare nella testa dei politici).

E' assolutamente indilazionabile una decisa semplificazione della jungla inestricabile di regolamenti, protocolli spesso ottusi e pastoie diverse che frenano o addirittura impediscono praticamente ogni attività compresa quella importantissima dei cantieri.

Abbiamo fatto veramente di tutto – sostiene Signorini – per affermare e far comprendere che l'obiettivo primario, specie in momenti di tensione finanziaria come quello attuale, è quello di far funzionare i cantieri, anche per mettere virtuosamente in circolo le risorse pubbliche da erogarsi proporzionalmente agli stati di avanzamento delle diverse opere.
Per quanto ci riguarda non ci siamo davvero risparmiati. Abbiamo fatto scrupolosamente il punto con le aziende nostre appaltatrici per dare corpo e forma a sistemi di esecutività più rapidi e più razionalmente rispettosi delle regole con l'obiettivo praticamente unico di far funzionare ordinatamente e in sicurezza i cantieri e tutto il lavoro in generale.
La prova inequivocabile del fatto che esistono rimedi e alternative alle manchevolezze e alle falle di un sistema che ci soffoca fino a strangolarci, ci verrà presentata a breve su un piatto d'oro.

Stando, infatti, a quanto riferisce il commissario, entro il prossimo Luglio potremo goderci l'inaugurazione del nuovo viadotto sul Polcevera, una bella pagina di efficienza e concretezza resa possibile dall'aver reso possibile prescindere dai vincoli ordinari di una burocrazia tutta da riformare. Una bella pagina che ci viene offerta come degno contraltare a una tragedia che rimarrà impressa a fuoco nel cuore dei Genovesi e di tutti i Liguri.
Il nuovo viadotto – ha concluso Signorini – schiuderà per Genova e per l'intera regione, porta nobile del Sud dell'Europa, prospettive nuove e assai migliori di quelle antecedenti il crollo dato che, in questi due anni, non siamo rimasti con le mani in mano a leccarci le ferite, ma abbiamo saputo lavorare sodo per dotarci di una rete razionale ed efficiente di viabilità alternative che saranno presto il degno corollario del nuovo ponte.

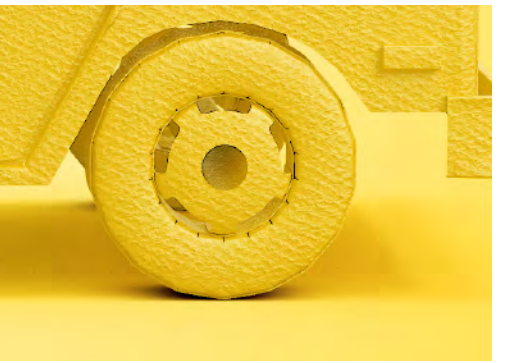
Digital transformation = AM

Il trasporto che non rallenta per la burocrazia!
Autamarocchi è il vostro partner ideale.

autamarocchi

Innovation is on the Way

QUADRANTE EUROPA
gateway dei porti italiani



Centro davvero ideale per intercettare i traffici di merci da e per i paesi dell'intera Europa, il grande interporto di Verona si configura come l'autentico cuore pulsante del sistema circolatorio continentale e dalla logistica italiana.
Quadrante Europa, questa è l'immaginifica denominazione che l'impianto veronese, fra i primissimi nel suo genere nel vecchio continente, ha assunto in seguito all'espansione che nel tempo l'ha visto svilupparsi fino al rango di centro logistico internazionale, è felicemente situato al centro di un'area posta al crocevia fra le autostrade della Serenissima e del Brennero, vicino all'incontro fra la Modena Innsbruck e la Milano Venezia ed è ottimamente servito da linee ferroviarie di importanza primaria come la Torino Brennero, oltre che dal dinamicissimo scalo aeroportuale di Verona Villafranca "Valerio Catullo".
Il grande impianto si presenta, dunque, come una realtà logistica davvero avanzata per qualità, efficienza, dimensioni, numero di occupati e…. - perché no? - anche per la sua storia, la cui trattazione meriterebbe una pubblicazione a parte.

Matteo Gasparato
Presidente Quadrante Europa

Alla guida di quello che viene ritenuto senza riserve uno dei massimi complessi interportuali europei, dal 2011, siede Matteo Gasparato, eletto tre anni più tardi anche presidente dell'Unione interporti riuniti (Uir). Non ancora cinquantenne, dottore in Giurisprudenza, il presidente si è formato maturando le proprie esperienze nel mondo bancario, con periodi trascorsi anche come pubblico amministratore.
In momenti di… riassestamento (chiamiamolo così ndr) come quello attuale, Gasparato, anche per l'entusiasmo e la passione che è solito dedicare all'espletamento dei suoi incarichi, è senz'altro la persona più adatta con cui cercar di tracciare un quadro del ruolo fondamentale che la logistica e gli interporti sono chiamati a svolgere e della loro potenzialità di propulsione della nostra economia nel gorgo in cui il Covid l'ha spinta e da cui bisognerà pure uscire in qualche modo.
L'importanza degli interporti sembra essere stata finalmente compresa anche nei palazzi romani; lo dimostra la recente dichiarazione in cui la ministra De Micheli ha annunciato lo stanziamento di 45 milioni a sostegno del settore, un segnale sicuramente apprezzabile - secondo Matteo Gasparato - e un primo passo significativo per valorizzare come si conviene il sistema interportuale e la rete logistica della nostra Italia, in particolare del Mezzogiorno. Lo stanziamento, che si spera di veder presto tradotto in effettiva erogazione di fondi, dovrà servire a colmare diverse lacune e ad eliminare i numerosi colli di bottiglia che continuano a frenare la circolazione delle merci e con esso l'economia del Paese. In tale ottica si dovrà al più presto dare corso alla realizzazione delle necessarie connessioni stradali ed autostradali degli hub portuali e delle aree interportuali con la rete Ten- T, ciò, fra l'altro, servirà a sbloccare numerosi cantieri dormienti oltre, naturalmente, ad aprirne di nuovi.

L'intervento dello Stato è assolutamente indispensabile per ammodernare il sistema delle comunicazioni e della logistica uniformandolo ai più avanzati criteri europei nella gestione dei fasci di movimento e presa in consegna delle merci; si dovrà procedere senza indugio all'adeguamento dei piazzali unitamente all'elettrificazione e alla velocizzazione degli snodi ferroviari fra i porti e gli interporti.

Nel sollecitare la ministra De Micheli a dotare finalmente il Paese di una legge di riordino del settore, la cui regolamentazione è rimasta congelata ad un trentennio fa, Gasparato ha ricordato come, anche nella fase più acuta della pandemia, il sistema com-

binato intermodale ed interportuale, grazie alla sua solida e collaudata organizzazione (32 milioni di mq di aree e magazzini), è potuto rimanere pressoché completamente operativo consentendo all'apparato distributivo nazionale, non solo di rimanere in vita, ma addirittura di contenere entro termini veramente minimali i disagi per le popolazioni che, invece – va detto - altrove non sono mancati.
Certo – spiega il presidente Uir – il traffico ferroviario (circa 46 mila treni movimentati annualmente) a motivo del Covid ha inevitabilmente subito una contrazione in Marzo e in Aprile e la crisi dell'automotive si è spinta fino ad una perdita dell'80% (59 convogli), ma – nota ottimisticamente - già inizia a percepirsi un recupero di oltre un 12% che dovrebbe consolidarsi e progredire di pari passo con il normalizzarsi della situazione generale.
Nel 2019 l'interporto Quadrante Europa ha visto il passaggio di quasi 30 milioni di tonnellate di merci, otto milioni delle quali trasportate per ferrovia da convogli in massima parte intermodali. Sono stati "lavorati" quasi 16 mila treni, circa 53 al giorno. A riprova della qualità e dell'efficienza della gestione dei servizi nel grande impianto di Verona – ha riferito Gasparato - la parte più cospicua dei traffici su rotaia (oltre 14 mila treni) si è configurata come traffico combinato fra semirimorchi, casse mobili, cisterne.
La realtà logistica Quadrante Europa è caratterizzata dal presentarsi come un'organizzazione estremamente duttile che opera plasmandosi con sorprendente prontezza alle esigenze del momento, sempre, però, mantenendo lo sguardo e le proprie linee programmatiche saldamente rivolti all'avvenire e all'evolversi dei mezzi e delle metodologie di trasporto, informando la propria politica ai necessari potenziamenti infrastrutturali e ferroviari, all'attesissima apertura del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso a Sud, da Fortezza fino a Verona. Insomma – conclude Gasparato – non ci limitiamo a gestire la quotidianità, ci sentiamo programmati per affrontare in tutta la loro complessa articolazione i temi dell'intermodalità e della sostenibilità in una visione capace di integrarsi anche con la pianificazione nazionale, con l'impiego delle migliori e più attuali tecnologie per la pianificazione e la gestione dei binari, dei piazzali, dei locomotori, delle gru…, senza mai perdere di vista la sicurezza, intesa in tutte le sue molteplici sfaccettature, e il benessere dei dipendenti e dei collaboratori.
L'obiettivo principe di Quadrante Europa è continuare ad occupare la sua posizione primaria nell'ambito degli snodi intermodali del vecchio continente, in armonia con la Commissione Ue, con il nostro ministro di riferimento e con le istituzioni regionali e locali operando per meritare i finanziamenti necessari alla realizzazione dei nostri ambiziosi programmi di investimento.

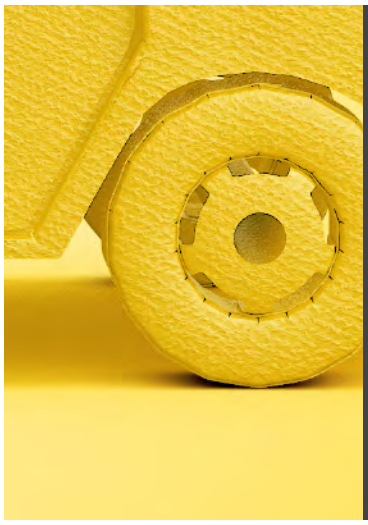
Quadrante Europa intende configurarsi come il gateway dei porti italiani, punto di incontro e di irradiazione delle merci da e verso l'intera Europa. Lavoriamo affinché una intelligente sinergia fra porti ed interporti possa consolidarsi fino a divenire un fattore di sviluppo diffuso, capace di portare i nostri porti ad avvicinare mercati non ancora percorsi e di inserire gli interporti in catene logistico-intermodali, preferibilmente ferroviarie, oggi estranee, a tutto vantaggio di una sempre maggiore efficienza e sostenibilità del trasporto.

Cargo Compass

www.cargocompassworld.com

International Freight Forwarder

Da oltre 30 anni nel settore delle spedizioni internazionali



ALIS a sostegno delle aziende di TRASPORTO e LOGISTICA

Durante la **pandemia** da Coronavirus ALIS non ha interrotto la propria attività associativa e, anzi, ha promosso un costante confronto con i soci, numerose videoconferenze con tutto il cluster e con le Istituzioni nazionali e regionali, una forte presenza mediatica, diversi documenti tecnici contenenti la presentazione di proposte - dapprima straordinarie ed urgenti, poi più strutturali per la ripartenza della Fase 2 e per la pianificazione di medio e lungo periodo delle aziende -.
Proprio sulla **ripartenza del Paese**, ci preme sottolineare che un comparto strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che all'inizio della crisi sanitaria stava avendo un trend di crescita positivo, ad un certo punto si è trovato fortemente in **difficoltà sul piano finanziario, operativo e burocratico**.

Gli operatori logistici stanno infatti riscontrando numerose criticità a livello economico-finanziario - **in primis in riferimento alla liquidità e all'occupazione** -, con conseguenti ripercussioni anche sul sistema produttivo ed industriale nazionale. Per questo **ALIS** ha sottolineato, anche nei numerosi interventi sui principali media nazionali e locali, quanto l'intera filiera logistica, che non si è mai fermata in tutto il periodo emergenziale e che ha garantito l'approvvigionamento di merci e beni di prima necessità a tutto il popolo italiano, avesse bisogno di i**nterventi immediati e strutturali** e, soprattutto, meritasse un'attenzione concreta da parte delle Istituzioni.

Purtroppo abbiamo pubblicamente espresso le **nostre perplessità in riferimento alle disposizioni governative, in particolare al Decreto Rilancio**, emanate in teoria per fornire concreto sostegno alle imprese, ai lavoratori e alle famiglie in questa "Fase 2", ma che si sono invece rivelate **misure insufficienti ed inadeguate** a far fronte alle numerose difficoltà che stanno vivendo le imprese del settore di trasporto e logistica, così come le grandi aziende strutturate. Avevamo ad esempio proposto alle Istituzioni alcune misure straordinarie facilmente applicabili, ma che non hanno trovato spazio nel nuovo Decreto: credito di imposta per la filiera del trasporto e della logistica pari al 40% dei costi operativi che sono stati e saranno sostenuti dalle aziende di questo settore nel 2020; estensione della moratoria bancaria anche alle grandi imprese per sopperire al fabbisogno di liquidità, poter riorganizzare i processi e pianificare la ripresa; misure di sostegno all'industria dell'automotive per favorire il rinnovo del parco auto con vetture meno inquinanti; decontribuzione e detassazione delle somme erogate dai datori di lavoro che mantengono i livelli occupazionali e delle somme eventualmente erogate a titolo di integrazione degli assegni di cassa integrazione. Fortunatamente, nonostante non vi siano state reali aperture da parte del Governo nella direzione da noi auspicata e più volte segnalata, ALIS ha comunque trovato il modo di sostenere concretamente le grandi aziende del settore trasportistico: l'Associazione ha infatti **aderito all'accordo per il Credito 2019 che ABI (Associazione Bancaria Italiana) ha sottoscritto con le Associazioni di rappresentanza delle imprese al fine di estendere le moratorie bancarie anche in favore delle imprese di maggiori dimensioni** che autocertifichino di essere state danneggiate dal Coronavirus. Abbiamo quindi ringraziato ABI per aver promosso l'ampliamento ed il rafforzamento di tale misura e per aver accolto la nostra richiesta di adesione, al fine di consentire alle grandi imprese, al pari delle PMI già beneficiarie di tale disposizione, di poter richiedere la moratoria, decongestionando così il fabbisogno di liquidità e permettendo di pianificare il rilancio e lo sviluppo delle proprie attività.

E' altrettanto evidente che all'interno del Decreto Rilancio vi sono alcune misure molto importanti e decisamente positive per il settore, come ad esempio le disposizioni a sostegno del settore del trasporto ferroviario ed il **rifinanziamento delle misure incentivanti a favore dell'intermodalità per l'anno 2020**: per il *Marebonus* è stato previsto lo stanziamento di 30 milioni per l'annualità in corso (che era invece stata esclusa dall'ultima Legge di Bilancio), mentre per il *Ferrobonus*, che già godeva grazie alla Legge di Bilancio del finanziamento di 14 milioni di euro, è stata autorizzata la spesa di **ulteriori 20 milioni per quest'anno.**

La criticità maggiore che abbiamo riscontrato è senza dubbio l'assenza di una visione globale più ampia e strutturale, così come il fatto che, nonostante i ringraziamenti e gli attestati di stima nei confronti dell'intero comparto, **nel Decreto Rilancio si è inspiegabilmente voluto aiutare solo un operatore marittimo (CIN-Tirrenia) e non l'intero popolo del trasporto.** Mentre infatti in altri Paesi europei si sta compiendo un'operazione di consolidamento generale delle imprese, **il nostro Governo ha deciso inspiegabilmente di prorogare una convenzione di circa 72 milioni di euro nei confronti di un unico operatore,** come previsto dall'articolo 205 del Decreto Rilancio. Siamo preoccupati perché ciò favo-

rirà un fenomeno di concorrenza sleale a livello comunitario tra le aziende di trasporto e logistica italiane e quelle estere. Su questo punto, considerando anche l'imminente scadenza formale della convenzione vigente e la quota di mercato minoritaria che l'operatore sussidiato trasporta, ALIS ha ripetutamente suggerito alle Istituzioni italiane di adottare il modello spagnolo, in base al quale lo Stato distribuisce l'ammontare previsto e stanziato direttamente agli autotrasportatori ed ai cittadini del territorio insulare, al fine di garantire la **continuità territoriale** e di promuovere un sistema di libera concorrenza.

Proprio sui principi di libera concorrenza ALIS è intervenuta anche in relazione alla ripresa del traffico passeggeri da e per la Sardegna.

Dopo infatti il Decreto firmato martedì 2 Giugno dai Ministri De Micheli e Speranza - che disponeva ulteriori limitazioni al trasporto passeggeri da e per la Sardegna e, in particolare, che "Fino alla data del 12 Giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 Giugno" -, ALIS ha definito inaccettabile che, in una fase che dovrebbe essere di riparten-

za per l'intero Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al Ministero della Salute abbiano emanato un decreto improvviso che consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia, pur essendo stata annunciata la libera circolazione tra le Regioni. Abbiamo infatti dichiarato di non riuscire a comprendere come proprio le Istituzioni si siano fatte promotrici di una simile situazione in palese violazione della libera concorrenza a danno sia dei passeggeri, in primis dei cittadini sardi, che si trovano così costretti a dover viaggiare solo con un operatore senza poter scegliere una compagnia alternativa sia delle compagnie di navigazione, che nel frattempo hanno rispettato tutti i protocolli sanitari e che rischiano di dover subire problemi di ordine pubblico nei porti, per non parlare delle problematiche che potrebbero crearsi in considerazione di tutte quelle famiglie che ora potrebbero non riuscire a raggiungere facilmente la Sardegna. Abbiamo poi appreso con grande soddisfazione che la nostra voce è stata ascoltata e che il 4 Giugno è stato corretto questo Decreto per il quale avevamo espresso palese dissenso, attraverso la firma di un nuovo Decreto MIT, di concerto con il Ministero della Salute, con il quale i Ministri Paola De Micheli e Roberto Speranza hanno ritenuto in accordo con la Regione Sardegna di consentire dal 5 Giugno la **riapertura dei collegamenti marittimi,** oltre che quelli aerei, a tutte le compagnie di navigazione che operano rotte da e per l'isola. E' stata una grande battaglia vinta da ALIS, che continua sempre a portare avanti le istanze di tutto il popolo del trasporto, per sostenere concretamente **il turismo ed il vero rilancio del Sistema Paese.**

La nostra Associazione si occupa infatti di mobilità sostenibile e anche di trasporto passeggeri a livello turistico, quindi stiamo seguendo con molta attenzione le varie iniziative messe in campo per il rilancio di questo settore così importante, che rappresenta circa il 14% del PIL nazionale ed incide inoltre per circa il 10% sul PIL europeo, contribuendo quindi in misura rilevante sull'occupazione e sull'intera economia. Siamo convinti che sia necessario **agire per salvare il salvabile di una stagione estiva ormai gravemente compromessa.** Oggi possiamo affermare che, dopo misure emergenziali previste all'inizio ed altre più strutturali inserite nel Decreto Rilancio, il turismo nel nostro Paese sta pian piano ripartendo. Siamo anche consapevoli che la ripresa avrà un andamento più lento rispetto ad altri settori perché l'intero comparto sta attraversando una situazione drammatica, con altissime percentuali di riduzione delle attività correlate. Il comparto turistico deve tornare ad essere competitivo ed attrattivo per poter fronteggiare l'inevitabile crisi di domanda generata dalla pandemia nonché le ulteriori conseguenze penalizzanti prodotte, ad esempio, dalle necessarie regole di distan-

ziamento sociale, che non permetteranno in molte località il consueto turismo di massa. Per questo siamo intervenuti anche per chiedere al Governo di intervenire a sostegno dell'intera filiera turistica, e del trasporto in particolare, e **di sollecitare le Regioni affinché le regole per il turismo ed i correlati servizi di trasporto siano uniformi ovunque.**

La ripresa del trasporto e della logistica, ma anche quella del turismo, passano però senza dubbio attraverso un altro grande tema che ALIS continua a porre all'attenzione delle Amministrazioni: quello della semplificazione

come ad esempio la sburocratizzazione delle pratiche amministrative, l'implementazione dei documenti digitali (CMR elettronico) in luogo di quelli cartacei nel settore dell'autotrasporto, e la digitalizzazione nelle attività portuali e doganali, così come nelle infrastrutture e opere pubbliche - rappresenta difatti un obiettivo fondamentale per la crescita dell'Italia, delle nostra aziende e dei nostri territori.
ALIS rappresenta oltre 1500 aziende che, con le proprie forze e senza sussidi pubblici, ogni giorno forniscono servizi essenziali al Paese:

questa è l'Italia che deve essere rilanciata se vogliamo continuare a competere sui mercati europei e mondiali.

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

Da oltre 40 anni al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo

MSC OSCAR
19.224 TEU
197.362 DWT
395,40 M length overall
59 M width, 16 M draft
1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

POST PANDEMIA nel mondo

Terminato il periodo di lockdown, nella così detta Fase 2 le imprese cercano di ripartire, affrontando nuove problematiche e procedure burocratiche che rendono difficile mettere in pratica le misure di sostegno annunciate dalla politica. Il settore dei trasporti ha finora garantito l'approvvigionamento di prodotti di prima necessità, ma ci sono comparti, come le crociere, che hanno visto sospendere la propria attività. Le compagnie aeree hanno lasciato a terra molti velivoli, facendo impennare i costi del cargo, rendendo il trasporto merci su ferrovia una valida alternativa per volumi più contenuti a costi decisamente inferiori. Ma c'è anche un segmento di nicchia, quello del trasporto delle opere d'arte, il cui impatto sull'economia di un Paese come l'Italia è facilmente comprensibile anche dai non addetti ai lavori.

Riccardo Fuochi
Presidente Logwin

INTERVISTA DI
Massimo Belli

Di questo ed altro, abbiamo parlato con Riccardo Fuochi, noto imprenditore del settore logistico, manager di Logwin che ricopre anche le cariche di vice presidente di Assologistica con delega al trasporto delle opere d'arte e di presidente del Propeller Club di Milano.

Questi mesi contraddistinti dalla pandemia hanno influito molto anche sul commercio mondiale, come sono andate le cose prima del Covid per le sue imprese e cosa prevede per il futuro?

"L'impatto del Covid è stato veramente drammatico in alcuni momenti e ovviamente questo espandersi un po' a macchia di leopardo delle situazioni di lockdown ha compromesso via via tutti i mercati più importanti. Ci siamo trovati anche abbastanza impreparati a gestire delle situazioni contingenti: con delle destinazioni non più raggiungibili, con dei noli, soprattutto quelli aerei, schizzati alle stelle su certe destinazioni. Ci siamo ritrovati all'improvviso con noli passati da un dollaro e mezzo a 10 dollari per spedizioni verso gli Stati Uniti. Oppure noli che dalla Cina erano ad un livello 2-2,5 dollari balzati a 12-13 fino a 15 dollari al chilo. Quindi una situazione veramente difficile da gestire e difficile da far capire alla clientela. Tutto sommato i primi mesi non sono stati così negativi, in termini di risultati economici, un po' perché le commesse erano già avviate, non tutti i Paesi avevano ancora

subito il blocco e quindi nella generalità della nostra attività siamo riusciti a contenere la riduzione del fatturato.
Aprile è stato un po' più difficoltoso, Maggio molto pesante. Vediamo però delle possibilità di ripresa: riceviamo giornalmente richieste di trasporti, di spedizioni verso tutto il mondo, logicamente il grande assente in questo momento sono gli Stati Uniti che stanno soffrendo particolarmente per la pandemia, però tutto sommato qualche segnale positivo c'è.
Un aspetto, invece, negativo che influirà molto sulla situazione economica delle nostre aziende è quello della difficoltà di incassare perchè ci sono state aziende colpite pesantemente e sono in grossa difficoltà e quindi non riescono ad onorare i loro debiti e questo crea una reazione a catena che potrà mettere in difficoltà anche aziende sane del nostro settore, ma che vanno incontro a rischi veramente pesanti di mancati incassi e questo è un aspetto molto delicato su cui bisogna discutere".

Il problema della liquidità è stato affrontato dal Governo e dalla Commissione europea con misure che però sono state spesso criticate, come ha fatto recentemente il presidente di Confindustria Bonomi. Cosa l'ha soddisfatta e cosa invece non è piaciuto?

"Non è piaciuto il fatto che si dicono cose che poi non sono realizzate nei tempi giusti. Se si dice che ci sono degli interventi da fare, gli interventi devono essere fatti. Lo Stato non può nascondersi dietro al fatto che a fronte di un decreto, c'è il problema della burocrazia. E' un paradosso pazzesco. Le banche creano difficoltà? Benissimo superiamo queste difficoltà. In Svizzera con un decreto di una pagina, facile da capire, hanno stabilito che finanziano le aziende con garanzia al 100% dello Stato, fino al 10% del fatturato per un massimo di 500.000 franchi. Questo è stato erogato nel giro di 24-36 ore. Per importi superiori, la garanzia dello Stato è dell' 80%, il 20% lo devono dare le aziende, però c'è la possibilità di avere questi importi, senza tanta carta, senza tanta burocrazia. Per una mia azienda in Svizzera, abbiamo fatto la richiesta on-line e nel giro di 36 ore hanno versato i soldi sul conto corrente. Questo ci ha evitato di ricorrere a delle misure molto più impattanti e delicate nei confronti del personale e degli affari".

Come vice presidente di Assologistica, lei ha la delega al trasporto delle opere d'arte, un settore di nicchia, ma molto importante per l'Italia, ci sono novità?

"Il settore della logistica delle opere d'arte ha subito un impatto veramente importante, con una riduzione del fatturato arrivata al 70%. Si stima che da qui a fine anno, con le riaperture dei musei, degli eventi eccetera, chi riuscirà a chiudere con il 50% del fatturato sarà fortunato.
Quindi è un settore particolarmente colpito, un settore di nicchia che non vede tantissimi addetti, ma con un numero contenuto di aziende che movimentano l'80-90% del patrimonio artistico nazionale. Con un livello di know-how, di expertise, di esperienza, elevatissimo: disperderlo vorrebbe dire veramente creare dei grossi problemi a un settore che non va visto soltanto in funzione delle mostre o delle visite ai musei, ma è molto molto più ampio perché tocca tutti gli aspetti degli eventi, della cultura e quindi ovviamente il turismo.
In questo ambito all'interno di Assologistica è stato costituito un raggruppamento, che poi è un'associazione all'interno dell'associazione, a cui hanno ade-

rito tutti i principali operatori di opere d'arte e quindi stiamo avviando ora un programma per poter in qualche modo snellire le procedure legate alla movimentazione dell'arte. Abbiamo necessità di un riconoscimento sulle difficoltà che il settore ha avuto e ha ancora oggi, dovuto al lockdown causato dal Covid. Stiamo già organizzando diversi tavoli di discussione per definire che tipo di intervento si può adottare. E' un settore che ha un'importanza strategica enorme ed essendo molto frazionato - quando parliamo di questo settore s'intende la logistica, ma anche tutto quello che c'è attorno alle manifestazioni, ai musei, agli eventi culturali - dunque tutto un segmento che non è stato considerato nei vari provvedimenti del Governo, proprio perché è molto frammentato e noi vorremmo fare da punto di coordinamento tra le varie componenti".

Finora il trasporto marittimo ha garantito l'approvvigionamento delle merci, qual è la situazione per altre tipologie, come il cargo aereo e quello ferroviario?

"Il sistema aereo è stato penalizzato dalla pandemia. Intere flotte sono state messe a terra, causando di conseguenza una carenza assoluta di spazio.
Alcune compagnie trasportano le merci con i voli passeggeri e quindi l'annullamento di tutti questi voli ha creato una carenza di spazi ed un aumento sconsiderato dei noli. Ci vorrà un po' di tempo perché il tutto torni alla normalità e quindi bisognerà pazientare prima di riprendere i traffici con i volumi precedenti.
Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, questo è stato un po' dimenticato dalle aziende italiane, mentre è stato molto utilizzato dai Paesi del centro Europa. E' chiaro che i volumi che vengono

movimentati su rotaia sono una frazione di quelli del trasporto marittimo, però lo dobbiamo vedere, appunto, in alternativa alla mancanza di spazio sugli aerei, perché i tempi di resa nel trasporto ferroviario dalla Cina vanno dai 15 ai 18 giorni. Se pensiamo che per trovare spazio sugli aerei in partenza da Shanghai, sono necessari 8 o 9 giorni e se aggiungiamo i tempi di spedizione con i vari scali intermedi si raggiungono più o meno le stesse tempistiche del cargo aereo. I tempi quindi si equivalgono, ma con costi che sono un decimo del trasporto aereo. Purtroppo, soprattutto dalla Cina i pochi spazi disponibili sono stati monopolizzati dalle famose mascherine, dispositivi di protezione individuale, che sono arrivati in quantitativi pazzeschi, senza aver fatto una programmazione dividendo la spedizione parte con la via aerea e parte in treno o trasporto marittimo".

Nonostante le critiche rivolte alla Cina per aver nascosto i dati iniziali del Covid, la Nuova Via della seta, il trasporto ferroviario verso l'Europa, continua a funzionare, senza risentire di queste polemiche?

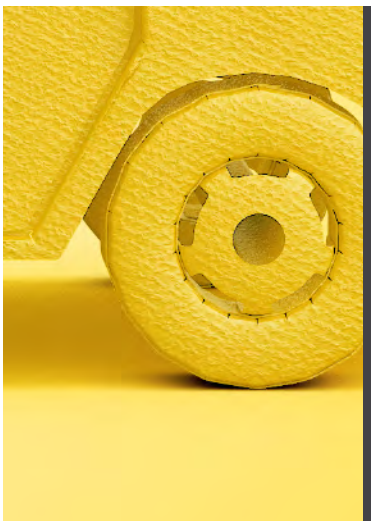
"Assolutamente no, si accusa la Cina di aver diffuso quasi volontariamente il Covid, ma io sono molto scettico su queste interpretazioni. La Cina, che si voglia o meno, rappresenta la più impor-

LOGWIN
CHINA RAIL SERVICE
www.logwin-logistics.com

tante economia di sbocco per quasi tutti i Paesi del mondo, di conseguenza bisogna convivere con una realtà che, oltretutto, da un punto di vista economico si sta già riprendendo e farà da traino ovviamente alla ripresa economica, appena superata l'emergenza sanitaria".

In questo periodo si parla molto di sostenibilità ambientale, di essere più attenti nella Fase 2 ad usare trasporti meno inquinanti. Questo potrebbe rappresentare un aspetto positivo della pandemia, se verrà realizzato ovviamente, oppure resteranno solo buoni propositi?

"Quando ci sono momenti di difficoltà emergono sempre le buone intenzioni, diventiamo tutti buoni, diventiamo tutti disponibili. Appena le cose tornano alla normalità, purtroppo, non è sempre così. Sarà una banalità, ma se pensiamo adesso al problema dello smaltimento di questi miliardi di mascherine e di altri dispositivi, guanti monouso, quello che si stava facendo per lo smaltimento della plastica e dei vari rifiuti, probabilmente in questa fase sarà in buona parte vanificato. Certamente qualsiasi politica tesa ad una gestione più ecologica del mondo dello shipping e dei trasporti è benvenuta. Ma, ancora, pensiamo alla quantità di rifiuti prodotta dal bellissimo sistema di vendita che è l'e-commerce: ogni singolo articolo viene impacchettato con plastica, cartone, tutta roba poi da smaltire in qualche modo. Sì molte belle le idee, ma dobbiamo veramente cercare di trovare dei sistemi per evitare che l'inquinamento aumenti a livelli inaccettabili".



LANNUTTI
nuovo polo produttivo e centro di logistica integrata

"Fossano non sarà in competizione con le altre (Cuneo e Mondovì) , ma svilupperà la sua vocazione di piattaforma versatile, baricentrica rispetto ai principali distretti industriali locali di Cuneo, Saluzzo/Savigliano, Albese e Monregalese, e rimarrà aperta a soluzioni intermodali, dotata di soluzioni tecnologiche all'avanguardia e connessa ai principali hub e corridoi logistici"

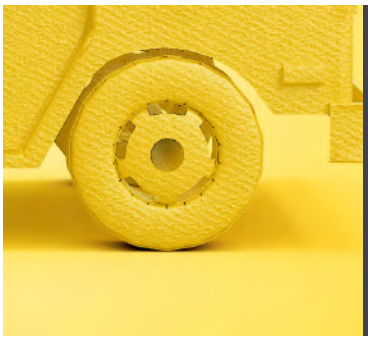
E' quanto ha dichiarato Franco Ghiglione, direttore generale della Lannutti in margine alla recente acquisizione dell'intera area dismessa cinque anni fa da Michelin, 270 mila mq (58 mila mq di coperti), che sarà presto adeguata, riqualificata e attrezzata con un investimento previsto in 50 milioni per essere trasformata da polo produttivo a centro di logistica integrata. I nuovi spazi e le nuove attrezzature andranno ad aggiungersi agli altri impianti di cui il gruppo dispone a Cuneo (280 mila mq) e Mondovì (240 mila mq), quest'ultimo sito, fra l'altro, svolge egregiamente anche il ruolo di retroporto funzionale allo scalo di Vado Ligure, che attrae importanti investimenti da parte di Maersk e Cosco.
Lannutti, che dispone di un parco che supera i 2500 mezzi con cui movimenta merci nell'ambito dell'intero continente europeo, ma non soltanto, sta perseguendo una lungimirante prospettiva di espansione aziendale che dovrebbe riflettersi assai positivamente sull'occupazione ed imprimere una spinta decisiva alla rinascita di un territorio che stava rischiando di precipitare nell'abbandono. La nuova struttura che nascerà a Fossano darà dunque vita a un sistema logistico integrato moderno e efficiente, oltre che estremamente versatile, fra Liguria e Piemonte, valorizzandone, assieme ai poli produttivi dell'industria meccani-

ca, anche i distretti legati alle importazioni di cerali.
Ghiglione, ricordando poi la travagliatissima storia infinita dell'incompiuta Asti Cuneo, degli eterni lavori per il raddoppio della strada del col di Tenda e le ataviche carenze della Torino Savona, stigmatizza i ritardi nella realizzazione di piattaforme logistiche avanzate che continuano a deprimere un territorio che avrebbe tutte le caratteristiche per sviluppare potenzialità davvero interessanti.
Da azienda che sa guardare lontano e mirare più alla gallina di domani che non all'uovo di oggi, Lannutti ha anteposto al valore puramente economico dell'operazione quello strategico di più lungo respiro investendo sulla prossimità del sito, oltre che con importanti snodi viari e con gli scali marittimi della Liguria, anche con alcune vere e proprie punte di diamante della produttività nazionale come la Ferrero di Alba, la Alstom di Savigliano, che perpetua l'incancellabile storia dell'eccellente tradizione delle nostre costruzioni ferroviarie.
L'operazione condotta da Lannutti, non priva di positivi risvolti anche sotto il profilo sociale, si configura come una conclusione, se non felicissima, almeno discretamente accettabile, della chiusura dello stabilimento Michelin i cui dirigenti, nell'abbandonare la produzione nel 2015, avevano promesso che nessun dipendente sarebbe stato abbandonato al proprio destino. Dopo la chiusura definitiva nel 2017, infatti, molti furono ricollocati in altre strutture aziendali e altri furono accompagnati verso un accettabile prepensionamento.

PSA GENOVA - PRA

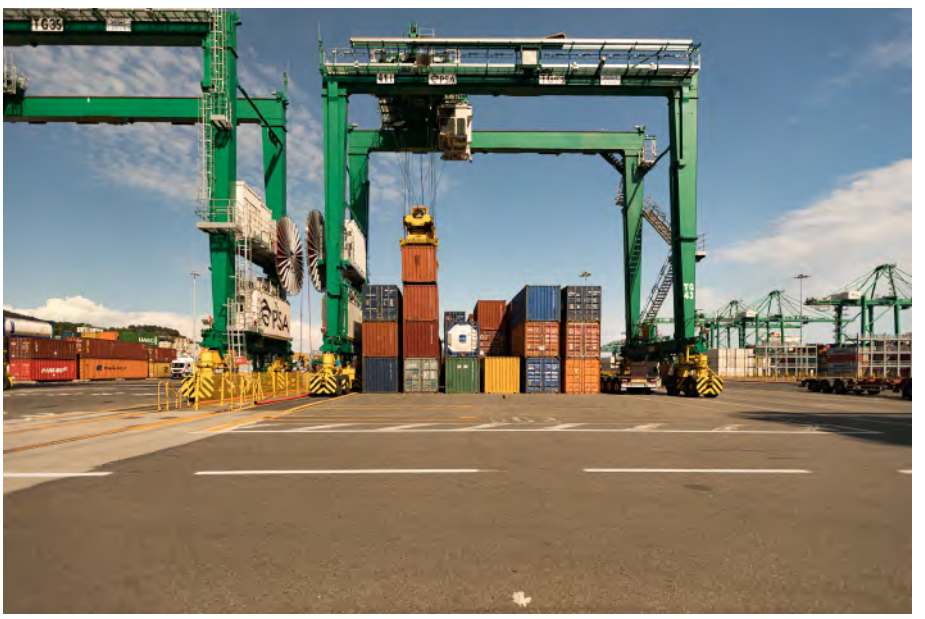
READY FOR 20.000 TEUs

www.vte.it



PSA GENOVA PRA'
terminal container del futuro

A Genova Pra' abbiamo creato il terminal container del futuro.
Lo sanno bene gli equipaggi delle navi che tutti i giorni compiono la manovra di ormeggio in tempi ridottissimi grazie a un'organizzazione impeccabile e al lavoro dei servizi tecnico nautici del porto di Genova.
Per le nostre gru di banchina non esistono navi troppo grandi.
Con 8 gru Gooseneck di ultima generazione, siamo in grado di operare navi di classe 20 KTEU senza limitazioni, di giorno e di notte.
E' così che garantiamo a tutti i nostri clienti i migliori standard di servizio e permettiamo loro di sfruttare appieno la posizione strategica di Genova-Pra' per ridurre di ben 5 giorni la navigazione da e per il Far East rispetto ai porti del Nord Europa.
Non ci fermiamo mai. Fin dai primi giorni della pandemia, grazie al contributo e al supporto dei nostri operatori, abbiamo riorganizzato le nostre attività e le modalità di accesso alle aree operative per garantire un ambiente di lavoro sicuro per tutte le maestranze e mantenendo una produttività costante per tutti coloro che ogni giorno



lavorano accanto a noi.
Contiamo su mezzi operativi all'avanguardia, un parco reefer da 950 prese da 40' e un parco ferroviario che ci collega direttamente al resto dell'Italia, alla Svizzera, al sud della Germania e alla Francia.
Dal 2018 il nostro gate è aperto anche a Basilea: con 3 circolazioni settimanali, in 12 ore il porto di Genova è accessibile anche agli operatori Svizzeri che scelgono il Sud come porta di accesso all'Europa.
Lo sanno bene i nostri clienti e tutti i nostri partner.
Via mare, via terra, via ferrovia: PSA Genova Pra' è il partner strategico per le imprese italiane e del Sud Europa che guardano al mercato globale.

I PORTI ITALIANI NON SI FERMANO

Autorità di Sistema portuale
del Mare Tirreno Settentrionale
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

www.portialtotirreno.it

Più spazio per la logistica

Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:
Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Descrizione:
Centro Direzionale Interporto Quadrante Europa-Uffici direzionali con posti auto dedicati.
Varie metrature da 17 a 400 mq.

Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:
In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:
17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:
6.700 mq frazionabili

Altezza:
da 8,00 m

Baie di carico:
4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche

Verona Quadrante Europa

LOTTI EDIFICABILI

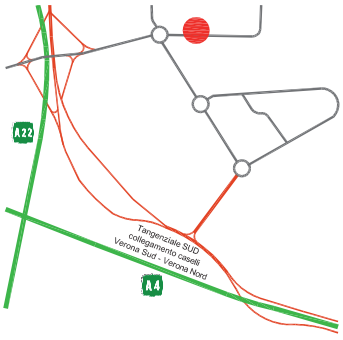
Disponibilità immediata

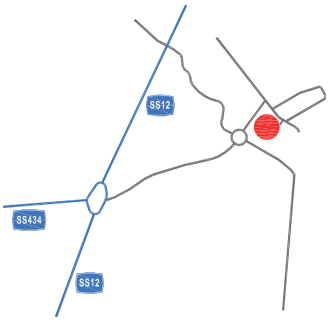
Ubicazione:
Incrocio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

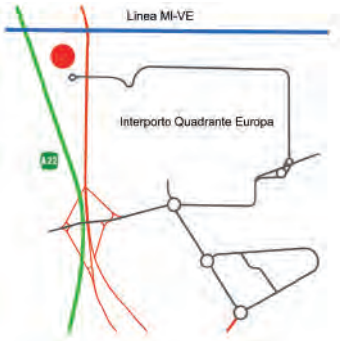
Superficie lotti:
47.000 mq

Superficie coperta:
da 16.000 a 35.000 mq

Altezza:
da 20 m







www.quadranteeuropa.it • consorzio.zai@qevr.it • Tel. +39 045 8622060