12

SUPPLEMENTO MENSILE

www.messaggeromarittimo.it

DICEMBRE 2021

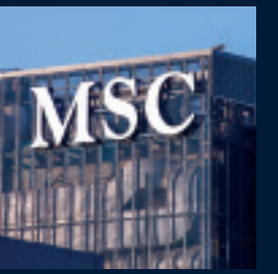
Pubblicazione n. 8 del 28/12/2021 | sped. abb. post - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

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

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

Agenzia Marittima
LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste



Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.lenavigroup.it

NOTE EDITORIALI

direttore
VEZIO BENETTI

“

NOMINA SUNT CONSEQUENTIA RERUM

CARI LETTORI, ABBONATI, SIMPATIZZANTI E, SOPRA TUTTO, AMICI DEL NOSTRO QUOTIDIANO.

Come sempre, ad ogni fine d’anno arriva il “giornalone”. Vedo già o, quanto meno, mi figuro che qualcuno si chiederà cosa sia, ai nostri giorni questo benedetto…giornalone. In verità ci piace chiamarlo ancora così in ricordo di quello “vero” che facevamo quando era la carta ad avere la meglio, quello nato ormai una sessantina di anni fa (Il Messaggero Marittimo ha settant’anni) quando per leggere un giornale bisognava stendere orizzontalmente le braccia.

IL GIORNALONE

Perché lo chiamammo giornalone? Semplice, *nomina sunt consequentia rerum*, infatti, anziché con le consuete 12 pagine trisettimanali, divenute in seguito quadri settimanali, Il Messaggero usciva con un’edizione “rinforzata” di 24 pagine e, alle volte, addirittura di 32, su carta di colore rosso alternato con il colore azzurro del mare.
In apertura oltre alla nota del direttore, si trovava sempre il messaggio augurale che l’addetto stampa del ministro della Marina Mercantile in carica soleva inviare attraverso il nostro giornale. Vi si potevano leggere anche articoli augurali del direttore generale dei porti, di agenti marittimi e spedizionieri, di associazioni dell’autotrasporto….
Si trattava di un’uscita straordinaria in tutto, come straordinario era il lavoro che richiedeva, ma ci mettevamo l’anima ed eravamo ben ripagati dalla molteplicità delle inserzioni pubblicitarie augurali che la società

CARLO LAVIOSA

since 1922

FREIGHT FORWARDING
PORT AGENCY
DRY BULK TERMINAL
CUSTOMS SERVICES
COASTAL CHEMICAL DEPOT
PROJECT LOGISTICS

LIVORNO
Carlo Laviosa Srl

Via Leonardo da Vinci 21/B
57123 Livorno (LI)
Phone +39 0586 434115
Fax +39 0586 405276
laviosa.ops@laviosa.com
www.laviosamarittima.it

LA SPEZIA Branch Office
Carlo Laviosa Srl

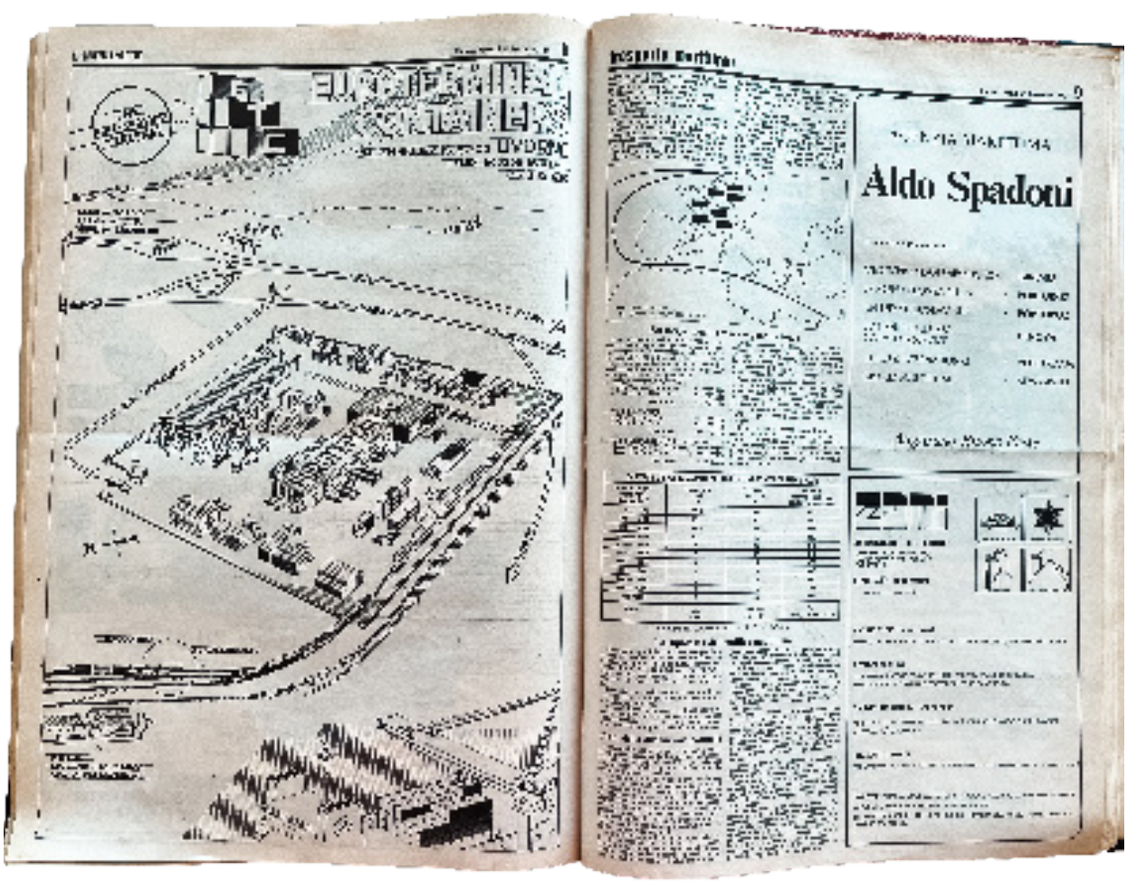
Viale S.Bartolomeo 109
19126 La Spezia (SP)
Phone +39 0187 518236

GENOVA Branch Office
Carlo Laviosa Srl

Corso Mentana, 45/1
16128 Genova (GE)
Phone +39 010 5466011

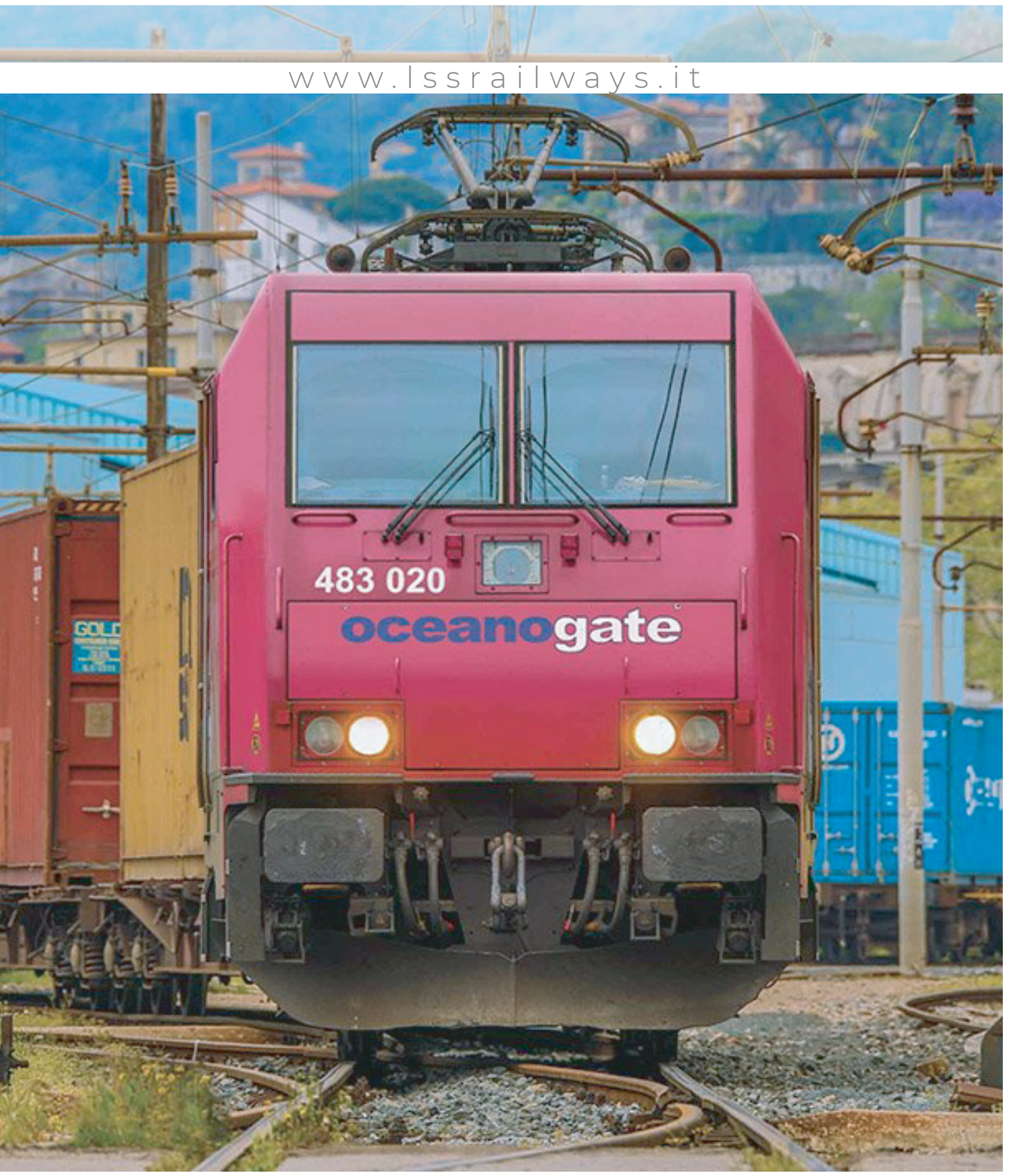
RINA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

editrice mostrava di apprezzare particolarmente.
Si trattava di biglietti di auguri che, secondo la tecnologia tipografica di allora, venivano riprodotti su lastre di piombo, con i caratteri sfornati (uscivano ancora caldi) dalle linotype per essere, infine, stampati in rotativa.
Si può ben comprendere per quale motivo i giornaloni fossero attesi dall'ufficio amministrazione del giornale: essi contribuivano sostanziosamente al pagamento delle tredicesime per i giornalisti, gli impiegati e i tipografi. Allora, come oggi, l'editoria è sempre attanagliata dal cronico problema della continua ricerca di finanziamenti e di risorse.
Una storia davvero indimenticabile e, per taluni aspetti, anche commovente, per chi – come il sottoscritto – ci è cresciuto in mezzo.
In poche parole (forse ne sarebbero bastate meno) questa è la storia del "giornalone". Oggi, in linea con i tempi, lo vediamo in formato diverso, nella sua gradevole tetracromia composta al computer e, grazie a Dio, anche con una certa dose di pubblicità, secondo quanta riesce a procacciarne il commerciale di turno.
Questa edizione speciale che offriamo ai lettori è il nostro giornalone 2021.
Rispettiamolo ed apprezziamolo, almeno per la storia che ha dietro le spalle, che, poi, è un po' la storia di tutti noi. E' migliore? E' più bello? Sicuramente è diverso e, magari qualcuno un po' meno giovane, non vi trova il fascino di una volta.



LSSRailways
LASPEZIASHUNTINGRAILWAYS

www.lssrailways.it



CONTENUTI

- Pag 08
  ANITA
  LOGISTICA E TRASPORTI, UNA RISORSA PER IL PAESE
- Pag 15
  AUTOTRASPORTO
  NUOVA STAGIONE VITALE
- Pag 17
  FILIERE INTEGRATE
  VERSO L'EFFICIENZA DEL PAESE
- Pag 25
  ALIS
  MOTORE SOSTENIBILE DI UN'ITALIA IN MOVIMENTO
- Pag 35
  LAVORO E PORTUALITÀ
  UN'UNICA CONNESSIONE
- Pag 37
  TRAPANI
  NUOVO TERMINAL CROCIERE
- Pag 41
  LOGISTICA
  TRASPORTI E PNRR
- Pag 44
  ADSP DELLO STRETTO
  LOGISTICA E TRASPORTI, UNA RISORSA PER IL PAESE
- Pag 49
  CONTRATTO DI SPEDIZIONE
  GRANDE VITTORIA DI FEDESPEDI

REDAZIONE
Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA
Barbara Bargagna

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

LOGISTICA E TRASPORTI UNA RISORSA PER IL PAESE

Ad aprire i lavori dell'assemblea annuale di Anita è toccato, come di rito a **Thomas Baumgartner**, che dal 2014 presiede l'importante associazione fra gli autotrasportatori italiani, e lo ha fatto da par suo, affrontando, nel suo intervento che testualmente riportiamo, i temi più scottanti ed urgenti con la concretezza e la chiarezza di sempre

"Rivolgo un ringraziamento speciale al ministro **Enrico Giovannini** e alla viceministra **Teresa Bellanova**, che ci onorano della loro partecipazione, a conferma dell'attenzione che il nostro settore merita.
Come avrete capito dal titolo dell'evento, oggi vogliamo riflettere insieme a voi sui cambiamenti in atto nella mobilità delle merci, soprattutto di quelli con effetti dirompenti o persino rivoluzionari, e su come da essi si possa e progredire verso un nuovo modello di filiera logistica efficiente e collaborativa.
La pandemia da Covid ha portato con sé una caduta del Pil senza precedenti da cui, però, l'economia italiana si sta rapidamente riprendendo, come dimostrato dai dati Istat che stimano una crescita del PIL di oltre il 6%, nell'anno corrente, vale adire ben oltre le stime di crescita degli altri paesi europei.

ASSEMBLEA ANITA

In questi mesi abbiamo assistito a modificazioni repentine e profonde nel modo di operare collettivo e sono emerse le fragilità e i punti di forza dei diversi sistemi e settori economici nello scenario mondiale.
In tale contesto il trasporto merci e la logistica hanno chiaramente dimostrato di essere vitali per la produzione e la distribuzione e i consumi. E' emerso che la mobilità delle merci è essenziale per il sistema economico e sociale di un Paese.
Tuttavia, nonostante i segnali positivi della ripresa economica, assistiamo oggi a importanti criticità. Ci preoccupa moltissimo il consistente aumento dei prezzi dell'energia, del gasolio, di Adblue e metano che grava notevolmente sui costi energetici delle nostre imprese. Con il costo del Lng alle stelle i molti imprenditori che hanno deciso di investire in mezzi a minore impatto ambientale alimentati a metano si ritrovano oggi nel paradosso di dover "pagare" il prezzo di una scelta responsabile per una maggiore sostenibilità con l'utilizzo di un carburante fondamentale per il processo di transizione energetica dell'autotrasporto merci.
Al Governo chiediamo una stretta vigilanza sull'aumento dei prezzi e interventi volti a calmierare il costo crescente dei carburanti con il riconoscimento di un credito d'imposta per l'acquisto di Lng e ancora un maggiore sforzo nel modellare i pedaggi autostradali (con maggiori sconti e/o con riformulazione delle tariffe) a favore dell'autotrasporto.
A tutto ciò, si somma la preoccupazione per la carenza di manodopera, in primis di autisti.
Oggi ne mancano più di 17mila per i mezzi pesanti in Italia e circa 400.000 in Europa perché i giovani, ormai da troppo tempo, non trovano più attrattiva la professione a causa di una scarsa considerazione della figura dell'autista e di costi e tempi elevati per il conseguimento della patente e dei titoli (Carta di Qualificazione del Conducente - CQC) necessari alla guida dei veicoli pesanti. Siamo perciò a favore degli interventi pubblici per tagliare i tempi e i costi di CQC e patenti e snellire l'iter per il conseguimento e il mantenimento della CQC.
Abbiamo accolto con favore l'iniziativa parlamentare di riconoscere un contributo di mille euro a chi consegue la patente ed entro tre mesi viene assunto come autista in una impresa di autotrasporto.
Purtroppo la misura servirà a poco e non sarà certamente sufficiente a risolvere il problema, ben più complesso, che va affrontato con un ventaglio di azioni e per questo motivo occorre avviare al più presto il tavolo di lavoro annunciato dalla viceministra Bellanova.
Occorre investire di più e meglio nella formazione pubblica, con un occhio agli autisti e l'altro alle figure professionali di cui ha urgente bisogno il settore: responsabili di magazzino, spedizionieri, disponenti e meccatronici.
Il tasso di occupazione in Italia risulta ancora molto basso eppure ci sono imprese, come quelle di trasporto merci e logistica, che se trovassero lavoratori con determinate qualifiche sarebbero altamente propense all'assunzione.
Per uscire da questo paradosso dovranno essere creati percorsi formativi ad hoc negli Istituti Tecnici che indirizzino i giovani alla professione di conducente

INTERPORTO CAMPANO

CONNECT YOUR BUSINESS

2.000.000 metri quadrati di superficie

500.000 metri quadrati dei magazzini

200 aziende presenti

225.000 metri quadrati dell'area intermodale

INTERMODALITÀ

Un hub logistico intermodale di rilevanza internazionale, collegato alle principali piattaforme di distribuzione delle merci attraverso quattro modalità di trasporto: ferro, gomma, aria, mare.

SERVIZI

Un completo sistema di servizi a supporto dell'attività d'impresa, in grado di garantire ai propri utenti la possibilità di sviluppare il business con efficienza e in piena autonomia.

REAL ESTATE

L'Interporto Campano offre soluzioni immobiliari per operatori industriali e commerciali, aziende di trasporto e operatori logistici.
Magazzini costruiti secondo alti standard qualitativi e di sostenibilità ambientale.

ZES

L'Interporto è integralmente ricompreso nella ZES (Zona Economica Speciale) Campania, che rappresenta una straordinaria occasione per sostenere la crescita economica delle aziende.

www.interportocampano.it

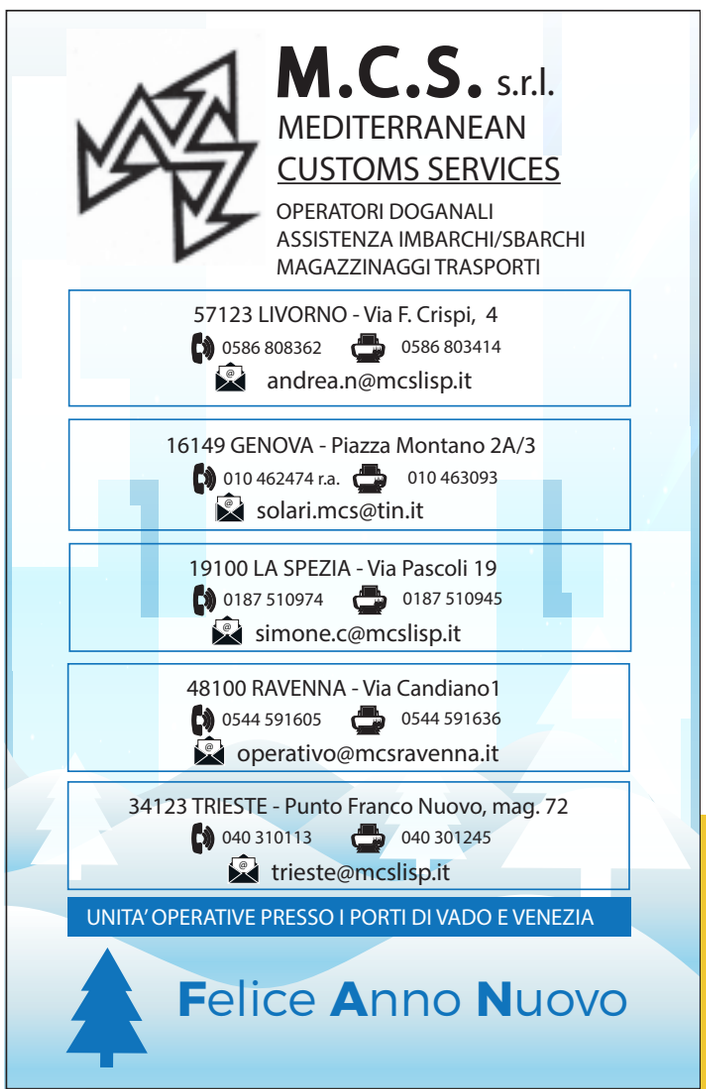
di mezzi pesanti e vanno potenziati quelli per lo sviluppo delle altre figure lavorative nella logistica.
Abbiamo poi chiesto di inserire in modo stabile all'interno del "decreto Flussi", fino a quando non cessi questa situazione di emergenza, una quota di ingressi per conducenti professionali da destinare esclusivamente alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi. Ma siamo al 30 Novembre e il decreto per il 2021 ancora non è uscito.
Mettere la mobilità delle merci al centro della crescita economica riteniamo sia "un dovere" del Governo, dal momento che i trasporti e la logistica sono essenziali per l'industria e per la distribuzione e la crescita del Pil.
La ricostruzione economica del Paese è comunque partita. Il Pnrr e la politica espansiva di bilancio, portati avanti dal Governo con l'obiettivo della transizione ambientale verso un sistema dei trasporti sostenibile, stanno generando un rinnovato clima di fiducia.

TRASPORTI E LOGISTICA SONO ESSENZIALI PER INDUSTRIA, DISTRIBUZIONE E CRESCITA DEL PIL

MOBILITÀ DELLE MERCI AL CENTRO DELLA CRESCITA ECONOMICA

Ci auguriamo che possa trovare pieno compimento.
Gli investimenti e le riforme scaturiti dal Piano dovranno riuscire a catalizzare, come mai prima d'ora, l'ammodernamento infrastrutturale e digitale del Paese. Per le nostre imprese ammodernamento vuol dire raggiungere una nuova dimensione di competitività che permetta loro di essere più concorrenziali rispetto ai player europei. In questo traguardo lo Stato ha un ruolo essenziale.
Mi spiego meglio.
Il settore ha scontato per anni la scelta della politica pubblica di non voler puntare sul trasporto merci relegandolo in una sorta di SERIE B della mobilità. La logistica e i trasporti, sia a livello Paese che a livello aziendale, non sono stati considerati come risorsa che crea valore aggiunto. L'esigenza della mobilità delle merci è sempre stata considerata secondaria rispetto a quella delle persone.
Anche il sistema economico non vede il settore del trasporto merci come un partner con il quale interagire e collaborare per ottimizzare il processo produttivo e la supply chain.
Per troppo tempo la logistica e i trasporti sono stati considerati come mèro fattore di costo da parcellizzare e da tenere basso.
Questa scelta, appesantita da politiche orientate per lo più alle imprese di piccole dimensioni e dalle resistenze sindacali verso una maggiore flessibilità lavorativa, ha ostacolato nel nostro Paese la nascita di campioni della logistica nazionale e ha impedito di crescere alle tante PMI italiane del settore.
Molti tasselli funzionali allo sviluppo imprenditoriale sono venuti a mancare, intendo una vera politica industriale per la logistica, gli interventi mirati sulla formazione di settore, la flessibilità nel lavoro per rispondere nel miglior modo possibile alle dinamiche di mercato, i giusti investimenti pubblici per creare o valorizzare la funzione logistica di strade, porti, ferrovie, interporti e aeroporti.
Possiamo affermare che è un viaggio difficoltoso quello delle merci sulle infrastrutture italiane, anche se le imprese del nostro Paese riescono a compiere miracoli per accontentare i clienti.
Occorre voltare pagina.
Poter movimentare le merci senza subire le inefficienze prodotte dalla congestione stradale, dalle ore di attesa al carico e scarico nei nodi logisti-

ci, ai servizi intermodali poco adeguati e poco affidabili, dalle restrizioni alla circolazione delle merci imposte dal calendario dei divieti per i mezzi pesanti, al piano neve e dai Paesi confinanti nell'attraversamento dei valichi alpini - permettetemi di dirlo - è ormai diventato il sogno proibito di ogni impresa di autotrasporto e di ogni conducente alla guida di un camion.
Siamo sostenitori dell'intermodalità strada-ferrovia così come di quella strada-mare, ma è evidente che la merce non arriverà sul treno solo perché questo mezzo di trasporto è meno inquinante.
Questo accadrà solo se il trasporto ferroviario riuscirà ad essere realmente competitivo e affidabile costituendo così una valida alternativa al tutto gomma. In attesa che ciò accada occorre che i contributi pubblici per indirizzare i trasportatori all'utilizzo di ferrovie e autostrade del mare siano destinati esclusivamente a questi affinché possano davvero rappresentare una priorità e incentivo a chi trasferisce le merci alle modalità più green.
Gli investimenti nei terminal ferroviari di trasbordo dovranno essere posti al centro dell'agenda pubblica al pari di quelli sull'adeguamento agli standard europei della rete ferroviaria merci.
Urge il potenziamento e adattamento della linea ferroviaria centrale appenninica alle sagome che permettano di trasportare semirimorchi con altezza standard di 4 mt sugli angoli per collegare il Nord al Sud dell'Italia per fare decollare il trasporto combinato ferrovia strada interno.
Siamo sicuri che l'apertura della galleria di base del Brennero, senza un potenziamento del tracciato di accesso e dei terminali ferroviari a sud delle Alpi, non riuscirà a soddisfare l'aumento atteso e auspicato del traffico ferroviario merci, rischiando di rendere vano il grande sforzo finanziario per la realizzazione della galleria.
Digitale e green sono i due termini con cui il Pnrr vuole caratterizzare la crescita futura dell'Italia. Consideriamo tale visione pienamente condivisibile in quanto riteniamo che proprio dalle nuove tecnologie e dal processo di decarbonizzazione possano scaturire cambiamenti "rivoluzionari" nel settore dei trasporti.
Guardiamo con grande interesse ai veicoli a guida autonoma, connessi tra loro e con le infrastrutture di trasporto, perfino nella distribuzione urbana delle merci. Con la tecnologia, si possono ottenere veri e propri risparmi di "inefficienza" e concrete possibilità per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale dei veicoli e delle attività logistiche.
Chiediamo quindi un'accelerazione sull'utilizzo delle nuove tecnologie già pronte, come il Platoning che, oltre a produrre una riduzione delle emissioni, aumenterebbe la sicurezza stradale.

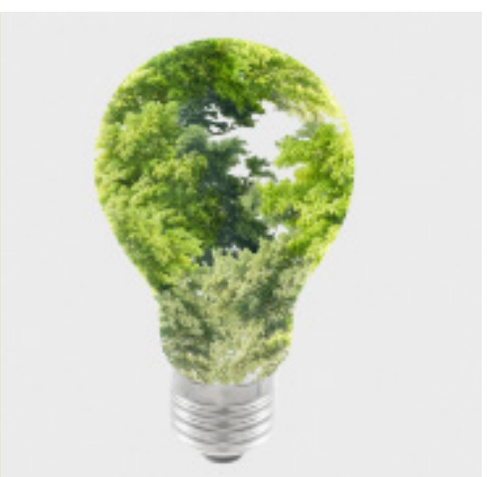


Ringrazio il ministro Giovannini per aver compreso il nostro punto di vista aprendo una nuova era nel trasporto nazionale di merci con la recente autorizzazione per far circolare sul territorio italiano autoarticolati più lunghi, dopo la sperimentazione del progetto P18, portata avanti negli scorsi anni, che ha dato risultati positivi in termini ambientali, di sicurezza e di efficientamento dei carichi.
Contiamo ora che il Ministero avvii anche in Italia la sperimentazione degli EMS, i cosiddetti Ecocombi, complessi veicolari ad alta capacità di 25,50 metri, su specifici corridoi di trasporto. Le sperimentazioni condotte in altri stati dell'Unione Europea, che ora hanno previsto l'uso di tali combinazioni di veicoli, hanno evidenziato i benefici ambientali, di ottimizzazione della filiera e di risparmio di autisti che ne derivano.
Sulla transizione ecologica il nostro settore non è esattamente all'anno zero dal momento che diverse sono le imprese che hanno finora deciso di investire nella sostenibilità ambientale, ma, quando si parla di un futuro abbastanza prossimo con un trasporto merci a zero emissioni, il discorso si fa più complesso e la strada per raggiungerlo appare piena di incognite.
Sulle strade italiane circolano ancora troppi veicoli di imprese per il trasporto merci in conto terzi con i più bassi standard ambientali. veicoli che potremmo definire di generazione preistorica.
In totale, il 22% dei veicoli industriali sono di classe euro 0, I e II che, sommati a quelli Euro

Con questi dati davanti agli occhi, è evidente che non si può prescindere da un forte sostegno pubblico al ricambio del parco veicolare.

Bene ha fatto il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a stanziare nuove risorse per l'acquisto di mezzi più green e tecnologicamente avanzati. Tuttavia le risorse oggi disponibili per tali veicoli risultano di gran lunga inferiori a quelle previste per gli euro VI.
E' questa un'anomalia che va in qualche modo sanata.
Deve essere forte il ruolo dello Stato per rendere i tempi della transizione compatibili con le capacità di adattamento delle aziende, partendo dalla consapevolezza che nel futuro più green che si possa immaginare comunque la modalità stradale non potrà essere cancellata.
Si potrà pure ambire al massimo trasferimento modale delle merci verso la ferrovia, ma l'esigenza di soddisfare la sempre crescente domanda di trasporto di merci richiede l'utilizzo integrato di tutte le modalità, da quella ferroviaria a quella stradale e marittima.
Per noi la sostenibilità ambientale deve andare di pari passo con quella economica e sociale. Allo Stato chiediamo di sviluppare una visione strategica che faccia avanzare coerentemente tutti gli aspetti salienti nell'accompagnare la transizione dell'autotrasporto merci, parlo di nuovi vettori energetici, veicoli a trazione alternativa, infrastrutture.
L'idrogeno, prodotto da fonti rinnovabili, potrebbe veramente rivoluzionare in futuro la mobilità delle merci, ponendoci anche al riparo dalle difficoltà di approvvigionamento energetico e dalle fluttuazioni dei costi connesse. Riteniamo sia la tecnologia più promettente per un autotrasporto di medio-lungo raggio a zero emissioni e crediamo sia giusto orientarvi cospicui investimenti pubblici, tra cui non dovranno mancare quelli

NUOVI VETTORI ENERGETICI



per la costruzione di una rete di stazioni di ricarica diffusa sul territorio in modo strategico.
C'è, però, una filiera produttiva sull'idrogeno, ancora tutta da sviluppare, che necessariamente spinge gli imprenditori a vedere il percorso verso la neutralità climatica dominata dal ricorso ad un mix energetico di GNL, biometano e biocarburanti.
Per questo, chiediamo di esonerare i veicoli alimentati a GNL dai pagamenti dei pedaggi autostradali, come avviene in Germania.
Le nostre imprese credono fortemente nella transizione ambientale ed energetica come leva fondamentale di crescita. ANITA è stata l'unica Associazione del trasporto ad aver siglato protocolli di collaborazione con GSE, il Gestore dei Servizi Energetici e con Federesco, l'Associazione italiana delle "Energy Service Companies".
Con queste collaborazioni, vogliamo promuovere sempre di più tra gli associati la cultura della sostenibilità e la concreta realizzazione di efficientamento energetico su immobili e flotte, di impianti che sfruttano fonti rinnovabili e di comunità energetiche.
Le politiche da avviare sono quelle che investono sulla competitività delle imprese e sulla più stretta integrazione tra committenza e fornitori di servizi logistici.
Due mondi che, a nostro avviso, finora hanno dialogato poco e male, anche a causa di un contesto normativo e burocratico che blocca lo sviluppo del settore. Sarebbe dunque utile per le imprese di trasporto individuare una rosa di questioni su cui lavorare insieme al mondo della manifattura, del commercio e della distribuzione, da cui far nascere una fase evolutiva della mobilità delle merci.
Questo dovrebbe consentire finalmente di ridurre i tempi di attesa al carico ed allo scarico, i tempi di accesso e trasbordo dei mezzi ai porti ed interporti, utilizzando al meglio il tempo di guida del conducente e soddisfacendo in tal modo una maggiore domanda di trasporto. Tale collaborazione consentirebbe, insieme all'eliminazione dei colli di bottiglia e delle strozzature nelle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali, anche di recuperare competitività, riducendo i costi impropri gravanti sulle imprese del settore a beneficio dei committenti e dell'intera economia nazionale.
Solo in questo modo è possibile migliorare l'efficienza del sistema Paese e le condizioni di lavoro degli addetti in un contesto di collaborazione di filiera che non può fare a meno delle istituzioni.
Con questo approccio collaborativo, auspichiamo che il ministro Giovannini avvii quanto prima i lavori per il nuovo Piano nazionale della logistica e permetta di far lavorare tutti gli attori della filiera allo stesso tavolo per pensare, guardare e andare oltre le inefficienze".

AUTOTRASPORTO

APRIRE NUOVA STAGIONE CON SETTORE VITALE

DEBORA SERRACCHIANI

Apriamo una nuova stagione di dialogo tra esecutivo, parlamento e mondo dell'autotrasporto. La sfida del Pnrr non è astratta, si muove anche sulle ruote dei camion, troppo spesso trascurati, salvo accorgersi in pandemia che facevano andare avanti fabbriche e distribuzione commerciale, e subito dopo nuovamente messi in ombra". Così la presidente del gruppo Pd alla Camera Debora Serracchiani che a Roma ha partecipato a "Rievoluzione - Verso un modello di filiera efficiente e collaborativa", assemblea 2021 di Anita, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica.
Riferendosi "alla carenza di autisti, ai costi dei carburanti, al rinnovo del parco circolante e alle altre problematiche sul tappeto" Serracchiani ha sostenuto che "servono interventi puntuali per andare incontro alle immediate necessità di un settore vitale per l'economia nazionale, alcuni sono stati attivati anche se sono da rafforzare". "Al contempo – ha aggiunto la capogruppo Dem – dobbiamo lavorare all'incardinamento di una politica industriale dei trasporti che abbia visione strategica, dia indirizzi e metta il settore in condizione di competere a livello globale. Parcellizzazione, rapporti con la committenza, concorrenza estera – ha concluso - sono handicap da superare

Cargo Compass

www.cargocompassworld.com

International Freight Forwarder

Da oltre 30 anni nel settore delle spedizioni internazionali

FILIERE INTEGRATE E COLLABORATIVE PER L'EFFICIENZA DEL PAESE

La vice ministra alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Teresa Bellanova è intervenuta all'assemblea di Anita che si è tenuta a Villa Pamphili a Roma. Un intervento molto apprezzato dai convegnisti che il nostro quotidiano propone ai suoi lettori

"Ringrazio il presidente Baumgartner per l'invito a condividere una riflessione che indica un obiettivo condivisibile e necessario: filiere integrate e collaborative come condizione ineludibile per l'efficienza e dell'intero sistema Paese.
Non è ovviamente tema che interessa solo i trasporti o solo le infrastrutture.
Ritengo invece che sia uno dei punti all'ordine del giorno più pressanti se il punto di vista con cui guardiamo, ad esempio, al Pnrr sposta il focus dalla mole di risorse in campo alla qualità dell'attuazione, alle trasformazioni necessarie nella pubblica amministrazione e nella relazione con i soggetti sociali, a come sapremo garantire un ampliamento della base produttiva e un allargamento considerevole del mercato del lavoro.

Prendo in prestito l'indicazione che viene dal titolo della tavola rotonda: collaborazione e trasformazione vanno di pari passo. E' vero. L'interdipendenza come condizione ineludibile è una delle lezioni più forti apprese in questi anni.
Proprio l'impatto della crisi da Covid sul settore dell'autotrasporto - comparto che, sin dall'inizio del lockdown, ha continuato ad assicurare tutte quelle dinamiche distributive cruciali per la vita di tutti noi - ha evidenziato il ruolo decisivo della logistica per la tenuta economica e sociale del Paese.

Non è un caso se abbiamo definito quello svolto dal vostro settore un "servizio pubblico essenziale", sottolineandone il ruolo per la tenuta del tessuto economico e sociale. D'altra parte i numeri parlano chiaro: oltre 90 mila imprese e più di 1 milione di lavoratori, di cui 350 mila impiegati nel

TERESA BELLANOVA
VICE MINISTRA ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITA' SOSTENIBILI

INTERVENTO ALL'ASSEMBLEA ANITA

settore dell'autotrasporto. Un comparto che nel complesso contribuisce per il 9% al Pil italiano.

Eppure, nonostante questa rilevanza le criticità che vive il settore sono evidenti, ed è fondamentale affrontarle, come stiamo facendo anche al Tavolo Autotrasporto con un approccio integrato che, affrontando in profondità le criticità vissute dal settore, tenga insieme innovazione, sostenibilità, transizione ecologica e digitale, valorizzazione e anzi implementazione dell'attività di trasporto.
Se l'obiettivo comune e condiviso è accrescere la competitività di un comparto caratterizzato da un'elevata frammentarietà degli attori coinvolti, allora l'approccio necessario e sicuramente più produttivo non può che essere quello di individuare insieme i nodi da sciogliere ed agire di conseguenza, per sciogliere tutti quei vincoli che ancora frenano le opportunità di sviluppo. Come detto più volte, nel corso dei nostri incontri, è necessario un approccio integrato e collaborativo,

Livorno, Port for Tuscany

www.portodilivorno2000.it

porto di livorno 2000

in grado di fornire risposte e soluzioni. Ed è esattamente il metodo che ha caratterizzato gli ultimi mesi.
A questo tempo di trasformazioni vorticose questo settore sta rispondendo con coraggio e con una disponibilità al cambiamento significativa, e per questo è importante che la trasformazione in atto riesca a coinvolgere allo stesso tempo tutti, dal più grande al più piccolo, perché solo così potremo rispondere adeguatamente alle sfide cui siamo chiamati a rispondere: prima fra tutte, convergere verso una mobilità a zero emissioni, ma farlo senza impattare sulle piccole imprese artigiane, soprattutto in un periodo in cui l'emergenza sanitaria ha già determinato considerevoli cali di fatturato.

Abbiamo infatti dinanzi un tessuto costituito prevalentemente da imprese di piccola e media dimensione, con una polverizzazione diffusa e predominante soprattutto nel settore dell'autotrasporto. È una delle fragilità che nel corso degli anni ha impedito alle piccole realtà di investire in transizione ecologica, digitale e formazione.
Procedere per gradi è necessario, e questo significa essere capaci di tenere insieme costantemente i tre pilastri della sostenibilità: ambientale, sociale, economica.
Non si può distribuire ricchezza se non se ne produce e noi sappiamo bene come l'attuazione del Pnrr avrà prodotto i risultati sperati solo se il saldo occupazionale sarà in attivo, e un attivo rilevante.
E' la ragione per cui proprio come ministero siamo impegnati ormai da diversi anni ad incentivare l'acquisto di veicoli a propulsione alternativa, ecologici e tecnologicamente avanzati attraverso lo stanziamento di risorse per la sostituzione del parco veicolare delle imprese di autotrasporto, proprio per ridurre gli effetti climalteranti. Lo confermano da ultimo i due recenti decreti tesi a favorire, con uno stanziamento di 100 milioni, investimenti rivolti all'acquisto di mezzi più tecnologici e ad alta sostenibilità ecologica per di ridurre l'inquinamento ed aumentare la sicurezza sulle nostre strade. Decreti firmati appena non conclusosi l'ultimo nostro incontro al Tavolo Autotrasporto.
E lo confermano soprattutto le nuove importanti misure introdotte nella Legge di Bilancio, che assegna al nostro ministero 32 miliardi per nuovi investimenti su nuove infrastrutture e mobili-

tà sostenibili e istituisce un Fondo volto al rafforzamento della mobilità sostenibile, alla lotta al cambiamento climatico e al rinnovo del parco circolante per l'autotrasporto.

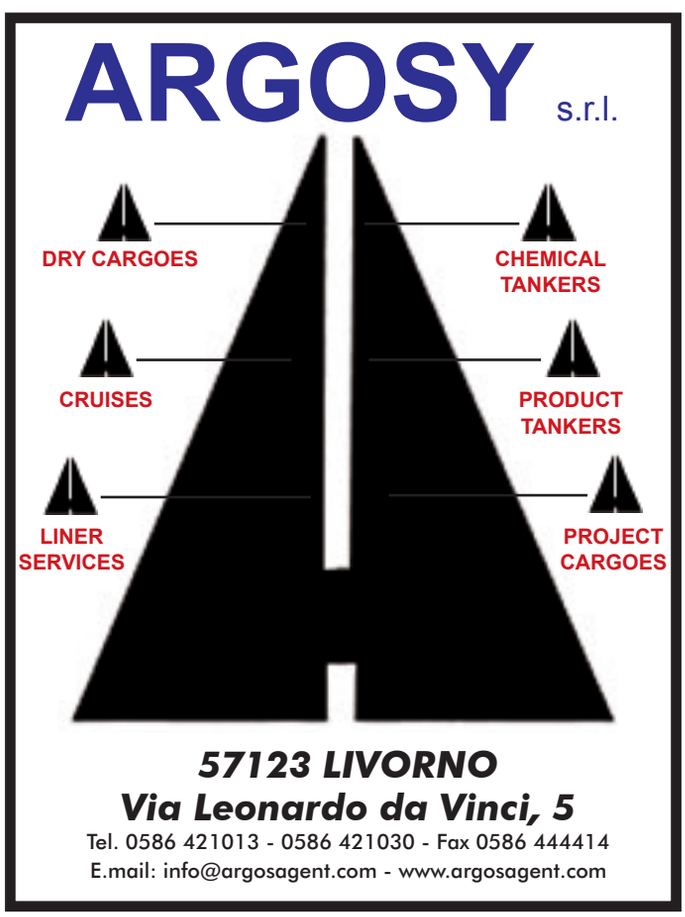
La trasformazione in senso ecologico dell'intero sistema della mobilità e della logistica è una condizione ineludibile: l'autotrasporto gioca un ruolo di assoluto protagonista nella movimentazione delle merci via terra ed è fondamentale che le imprese colgano questa grande opportunità per contribuire al rinnovamento dei mezzi in chiave sostenibile ed in linea con le attuali direttive europee volte alla riduzione delle emissioni.

Ma sostenibilità vuol dire soprattutto intermodalità, trasporto integrato, con una riduzione rilevante delle quote di mobilità su gomma incentivando l'utilizzo delle ferrovie e delle autostrade del mare. In linea con il Green Deal Europeo abbiamo il dovere di aumentare il traffico merci su rotaia del 50% entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050 mentre entro il 2030 il trasporto intermodale su rotaia e su vie navigabili dovrà essere in grado di competere con il trasporto esclusivamente su strada.

Ferrobonus e Marebonus, gli incentivi introdotti per favorire il trasporto intermodale, si sono dimostrati utilissimi e per questo li abbiamo confermati sino al 2026. Grazie al dialogo costante con l'intero settore, stiamo lavorando perché possano essere ottimizzati, vadano a regime e diventino strutturali, in modo che le imprese operanti nel settore possano predisporre adeguati piani industriali. Se uno strumento è valido, è necessario renderlo strutturale.

Altro obiettivo fondamentale è incrementare le risorse attualmente disponibili, compatibilmente con le regole sugli aiuti di Stato, per sostenere lo shift modale e favorire lo sviluppo sostenibile del settore. Proprio nel corso dell'ultimo Tavolo abbiamo condiviso l'opportunità di gruppi tecnici tematici per affrontare di volta in volta le questioni più urgenti e uno di questi sarà relativo al perfezionamento dei due incentivi.
Di fatto, però, incentivare l'intermodalità da un punto di vista prettamente economico non basta. Favorire l'integrazione modale significa anche realizzare nuove infrastrutture operative ed ottimizzare quelle già esistenti. Su questo punto, come sapete, sono ingenti gli investimenti previsti dal Pnrr su sostenibilità, interoperabilità, cura del ferro e portualità, volti a migliorare e ad integrare le diverse modalità di trasporto. E sono rilevanti le risorse rivolte alla digitalizzazione: 250 milioni di euro per migliorare il sistema logistico su tutto il territorio, grazie ad un sistema digitale integrato del trasporto merci e della logistica, coinvolgendo sia player pubblici che quelli privati.

Inoltre, come già anticipato in diverse occasioni e ribadito durante il nostro ultimo Tavolo, anche quest'anno saranno disponibili i 240 milioni di euro del Fondo per gli interventi in favore dell'autotrasporto che saranno ripartiti ed utilizzati per i rimborsi dei pedaggi autostradali, per le spese non documentabili, per gli investimenti e per la formazione. Da sole, però, per il rilancio del settore le risorse – sia pure ingenti - non bastano. Semplificazione normativa e sburocra-



tizzazione sono una condizione altrettanto determinante.

Con il nostro decreto che attua la riforma della disciplina delle revisioni contenuta nel Codice della Strada, oggi anche la revisione dei mezzi pesanti potrà essere svolta dalle officine esterne autorizzate, come già avviene per le autovetture.
Ed è stato anche superato l'impasse per l'abilitazione degli ispettori che hanno il compito di svolgere gli accertamenti periodici.
L'esternalizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti rappresenta un valido contributo alla soluzione delle criticità in cui versano diversi Uffici Operativi dell'Amministrazione, per la grave carenza di risorse umane. Altro aspetto su cui siamo già al lavoro per sopperire alle attuali difficoltà e garantire, contestualmente, un servizio efficiente e senza soluzione di continuità. C'è poi un vulnus che dobbiamo saper affrontare insieme, sempre più determinante per un efficace rilancio e sviluppo di un asset strategico come quello dell'autotrasporto: il reperimento del personale autista.

Siamo dinanzi ad un paradosso: le previsioni sulle dinamiche occupazionali di medio e lungo periodo della logistica appaiono in crescita eppure i fabbisogni non riescono ad essere coperti a causa della carenza di professionalità. È la ragione dell'emendamento al DL Infrastrutture e Trasporti per consentire ai percettori del reddito di cittadinanza o di altri ammortizzatori sociali di ottenere un bonus per conseguire le patenti da autotrasportatore, misura finanziata con un milione di euro.
Una risposta immediata e concreta ad un'emergenza evidente, incentivando e favorendo l'inserimento di giovani in un mercato del lavoro dinamico ed in forte crescita.

Significa definire una strategia precisa e concreta, anche grazie a un rapporto costante con le Associazioni, perché nei prossimi anni si possa garantire, attivando percorsi formativi ad hoc, un ingresso rilevante e strutturale di figure professionali, dagli autisti agli addetti alla logistica, che sono ad oggi tra le più richieste. È un obiettivo che vedrà tutto il nostro impegno e che si sta concretizzando nell'apertura di un tavolo tecnico con Associazioni e ministero dell'Istruzione, per individuare ulteriori possibilità di intervento tese risolvere la carenza di autisti ma anche ad incentivare e promuovere l'attrattività del settore.
In costante dialogo con Associazioni e Parlamento, siamo già a lavoro per rafforzare ed ottimizzare

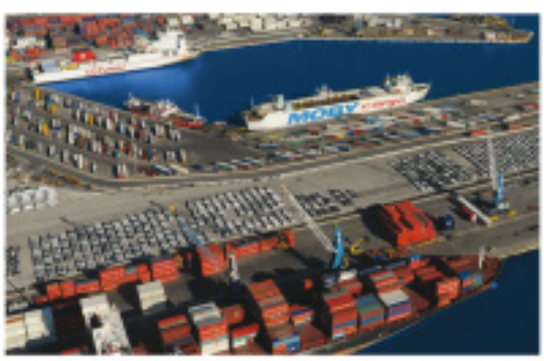
quanto previsto in sede di conversione in legge del DL Infrastrutture.
Incentivare economicamente l'ingresso alla professione è importante ma non sufficiente. Dobbiamo effettuare una vera e propria rivoluzione culturale in grado di sensibilizzare i più giovani, e le donne, ad avvicinarsi ad una professione che richiede un alto tasso di specializzazione ed elevate competenze.

Per questo è necessario anche migliorare le condizioni di chi, questo lavoro, lo fa già. Non a caso siamo già fortemente impegnati in diverse attività volte alla creazione di aree di sosta sicura sul territorio e alla tutela della legalità. Perché sostenibilità significa anche questo: consentire agli autisti di svolgere il proprio lavoro in condizioni di totale sicurezza e di comfort, investendo molto in formazione, tema quest'ultimo imprescindibile per la tutela della salute e la sicurezza degli operatori.
Va in questa direzione il progetto Guidiamo Sicuro lanciato dall'Albo lo scorso

www.lorenziniterminal.it

LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

anno che ha avuto grande successo ed è proseguito anche quest'anno: un'iniziativa che prevede corsi di guida sicura ed ecosostenibile sia teorici che pratici, nonché diversi progetti volti alla creazione di aree di sosta per veicoli pesanti sicure e protette in Italia.
Tutela della sicurezza e della legalità che passa anche attraverso l'istituzione del Tavolo Tecnico per l'attuazione del Regolamento (Ue) n. 1055/2020, in vigore dal prossimo 21 Febbraio in recepimento del Disegno di legge di delegazione europea.
Anche in questo caso, in risposta alle sollecitazioni che vengono dal settore e in relazione alle modifiche che il regolamento introduce sul possesso della licenza comunitaria per le imprese impegnate sui trasporti internazionali, con l'obbligo di conseguire un titolo professionale specifico, sul requisito di stabilimento e sul cabotaggio, avvieremo un Tavolo tecnico per approfondire i vari punti e adottare i provvedimenti necessari, al fine di favorire una gestione virtuosa delle attività legate al settore e creare le condizioni ottimali volte alla salvaguardia dell'equilibrio contrattuale nel comparto.

Il massimo coinvolgimento di tutti i soggetti attivi nel mondo dell'autotrasporto, e la valutazione congiunta delle innovazioni da apportare al comparto nonché le misure volte a favorire competitività, sostenibilità e tutela del lavoro, stanno consentendo di perseguire e raggiungere ambiziosi e importanti obiettivi di sostenibilità, ambientale, sociale ed economica, valorizzando, al contempo, la competitività dell'intero settore.

E io sono certa che proprio il confronto, la responsabilità di ognuno nel proprio ruolo e funzione, la collaborazione orientata a definire le migliori soluzioni nell'interesse di tutti e Stimolare la domanda di veicoli a basse emissioni, favorire l'intermodalità, sviluppare sinergia tra innovazione e tecnologia digitale, investire in formazione, promuovere la collaborazione tra imprese e amministrazione, individuare le migliori pratiche da portare avanti: questo è il modello per creare catene logistiche efficienti, resilienti e multimodali, orientate alla sostenibilità.

E io sono certa che proprio il confronto, la responsabilità di ognuno nel proprio ruolo e funzione, la collaborazione orientata a definire le migliori soluzioni nell'interesse di tutti e la condivisione delle scelte, saranno determinanti per raggiungere l'obiettivo.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.
Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.

TDT
GIP GROUP

Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

ALIS MOTORE SOSTENIBILE DI UN'ITALIA IN MOVIMENTO

LA RELAZIONE INTRODUTTIVA DI GUIDO GRIMALDI, PRESIDENTE DI ALIS ALL'ASSEMBLEA GENERALE E AGLI STATI GENERALI SVOLTASI A ROMA NELLA SEDE DELL'ASSOCIAZIONE

Benvenuti nella nostra sede nazionale di Roma all'Assemblea Alis e agli Stati Generali del Trasporto e della Logistica 2021. Un grazie, quindi, a tutti i partecipanti che, in questi due giorni, saranno moderati da giornalisti e conduttori del calibro di **Nunzia De Girolamo, Maria Soave, Bruno Vespa, Nicola Porro e Massimo Giletti,** ai quali rinnovo la mia stima e la mia riconoscenza per la grande attenzione mostrata nei confronti di Alis.
Un sentito ringraziamento va a tutti voi soci, agli sponsor, all'intera organizzazione che rende possibili le numerose iniziative della nostra Associazione, ed alla stampa che ci seguirà nel corso di questi giorni.

Quest'anno, per via del delicato momento che stiamo affrontando, abbiamo deciso di organizzare l'Assemblea generale di Alis qui nella sede nazionale, a casa nostra e, in particolare, nei nostri studi televisivi di Alis Channel, che sono un luogo di confronto aperto a tutti, dove ogni giorno vengono svolti talk e conferenze per confrontarsi sui temi del trasporto e della logistica e dell'economia nazionale.

La nostra Associazione è ritenuta il primo polo rappresentativo del settore del trasporto e della logistica d'Italia, con oltre 1.700 realtà ed imprese associate,135.000 mezzi, più di 142mila collegamenti marittimi annuali, più di 135 linee di Autostrade del mare, 200.000 collegamenti ferroviari annuali, oltre160 linee ferroviarie, un fatturato aggregato di 34 miliardi di euro e 203mila lavoratori.
E' giusto ricordare che sono stati proprio loro, i nostri lavoratori, le nostre donne i nostri uomini, dopo il personale medico e sanitario e le forze dell'ordine, i veri eroi di questa terribile pandemia: gli operatori del popolo del trasporto e della logistica, silenziosi, coraggiosi, che hanno svolto un ruolo essenziale e necessario, affrontando ogni giorno difficoltà e rischi sanitari per garantire la stabilità dei cicli produttivi e la consegna di beni di prima necessità - dai prodotti alimentari

UOMINI
DONNE
LAVORATORI

GRAZIE

PER AVER PERMESSO AL NOSTRO PAESE DI NON FERMARSI MAI

ai farmaci ed ai dispositivi sanitari distribuiti in tutte le nostre città e in tutto il territorio nazionale -, e per aver permesso così al nostro Paese di non fermarsi mai.

E ricordiamo con altrettanto orgoglio che - sempre dall'inizio della crisi pandemica– le nostre imprese associate hanno fatto un limitato ricorso alla Cassa Integrazione e sono riuscite addirittura a salvaguardare tutti i livelli occupazionali senza lasciare indietro nessun lavoratore. Questo è il dato che ci sta più a cuore, soprattutto in un momento così difficile. Nel corso di quest'anno l'Italia ha avviato un percorso di rinascita economica e sociale grazie soprattutto alle riforme, agli investimenti ed alle risorse (circa 222,1 miliardi di euro) stanziate dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** e dal Fondo Complementare nonché all'efficace piano nazionale di vaccinazione portato avanti dal Governo Draghi e, in particolare, dal Commissario straordinario all'emergenza generale Figliuolo.

Sono infatti molto incoraggianti e positivi i dati relativi all'aumento del volume delle esportazioni italiane, per le quali è prevista una crescita del +11,3% che permetterà già nel 2021 il pieno ritorno ai livelli pre-pandemia. Il recente rapporto Sace dimostra altresì che le esportazioni dovrebbero mantenersi a tassi più elevati anche nel triennio successivo.
Inoltre, nonostante l'Italia sia stato il primo Paese europeo colpito dalla pandemia, le stime del Pil nazionale pubblicate dalla Commissione Europea evidenziano un +6,2% per il 2021, tra i migliori indici positivi dei Paesi del G7. Anche il rapporto deficit-Pil migliora e - dopo essere salito purtroppo al 9,6% nel 2020 -ci auguriamo passi, come da previsioni, al 4,3% nel 2023.
Segnali positivi, nonostante gli ultimi anni siano stati caratterizzati anche da continui mutamenti geopolitici e instabilità politica dovuta all'alternanza di:

5 Governi diversi (Renzi, Gentiloni, Conte I, Conte bis, Draghi)
2 nuovi presidenti degli Stati Uniti d'America (Trump e Biden),
2 presidenti del Parlamento Europeo (Tajani e Sassoli),
2 presidenti della Commissione Europea (Jean-Claude Junker e Ursula von Der Leyen).

Da un punto di vista occupazionale, già da Settembre 2021 si sono registrati 500mila occupati in più rispetto a gennaio 2021, con un tasso di disoccupazione sceso al 9,2% nonostante, purtroppo, sia ancora troppo elevato tra i più giovani dove si registra circa un +30%.
Il dato sconcertante riguarda però proprio il settore del trasporto e della logistica che, nonostante offra concrete, numerose e remunerative opportunità di lavoro, vive una sempre più preoccupante carenza di figure professionali specializzate.

Inoltre, come emerge da un recente studio di Alis sullo scenario economico globale, si nota come gli effetti della pandemia abbiano modificato gli equilibri del sistema produttivo mondiale, e ge-

nerato differenti ripercussioni come gli squilibri tra domanda e offerta, che hanno causato, alla ripresa delle produzioni e del commercio, aumenti dei prezzi delle materie prime e, di conseguenza, un aumento dei costi di produzione e dell'indice medio di inflazione a livello mondiale con un +6,2% negli Usa, +4,1% in Europa e +3,1% Italia.

E' importante sottolineare che nel trasporto marittimo il bunker, come risulta anche da un nostro ultimo studio censito qualche giorno fa, sia aumentato da Aprile scorso ad oggi del 350% e che, anche a causa di tale aumento, si sia registrato un aumento percentuale dei noli marittimi per le navi contenitori del +574% e per le navi portarinfuse del +425%, mentre per le navi Ro-Ro i noli sono marginalmente aumentati solo del +12% assorbendo la buona parte di tali extracosti grazie soprattutto all'impiego di navi nuove e di ultima generazione -come le Eco - dimostrando così che il Ro-Ro è il settore più competitivo e resiliente.

In questo contesto di profonde trasformazioni, il cluster Alis e l'intero settore del trasporto e della logistica stanno contribuendo intensamente al processo di transizione ecologica, necessario per la lotta ai cambiamenti climatici che stanno sconvolgendo il pianeta. La sostenibilità è infatti al primo punto di ogni agenda mondiale, governativa ed associativa, rappresentando non soltanto un dovere, ma una responsabilità dalla quale nessuno di noi deve e può esimersi.
Proprio la strategicità della tutela dell'ambiente è stata ampiamente sottolineata da tutti i leader mondiali durante l'intero anno e ribadita nei recenti lavori sia del G20 tenutosi proprio qui, a Roma, che della COP 26 di Glasgow. Tutte le Istituzioni europee e mondiali - a partire dalla Commissaria Ue Ursula von Der Leyen e dal presidente degli Stati Uniti Joe Biden, entrambi in prima linea nella lotta al cambiamento climatico - ci chiedono di fare sempre di più per il raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica posti dagli accordi internazionali.

La sostenibilità, come si evince anche dalla denominazione della nostra Associazione, è sempre stata al primo posto dell'agenda associativa. In quest'ottica Alis ha, infatti, sempre offerto piena disponibilità e supporto al Governo, attraverso importanti eventi associativi e numerosi incontri istituzionali, volti a proporre idee e soluzioni per la crescita del Sistema Paese e ad evidenziare tanto il ruolo strategico del settore - che rappresenta circa il 10% del Pil italiano - quanto l'importanza dell'intermodalità che rappresenta oggi, e sicuramente nei prossimi anni, l'unica e più competitiva via di trasporto sostenibi-

Austral
AGENZIA MARITTIMA

(Società Trasposrti Combinati S.r.l.)
Livorno - Via Del Forte San Pietro, 6/8
0586 883566 0586 892387
austral@austral.it

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

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

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

le, dal momento che le attuali alimentazioni e tecnologie – come l'Lng e l'elettrico - non sono oggi a livello stradale alternative pienamente sostenibili sul piano ambientale ed economico, se pensiamo ad esempio che il prezzo dell'Lng da Aprile 2020 ad oggi è aumentato del +862% sfiorando a Ottobre 2021 quota di 100 euro/MWh, mentre per quanto riguarda i camion elettrici, questi ad oggi non sono ancora disponibili per il trasporto di semirimorchi su lunghe percorrenze.

Per far comprendere l'importanza dell'azione di Alis a tutela della sostenibilità, evidenziamo ad esempio che i nostri operatori del mondo marittimo stanno svolgendo un importante lavoro per erogare servizi sulle Autostrade del mare sempre più efficienti, grazie anche all'impiego di navi Eco di ultima generazione con le quali sono state ridotte le emissioni inquinanti di oltre il 50% e, addirittura, per alcune linee fino al 70% per km trasportato e, inoltre, sono state raggiunte "Zero emission in port" durante la sosta in banchina, grazie alle mega batterie al litio che si ricaricano durante la navigazione, per mezzo di shaft generator e pannelli solari.

Ad ulteriore dimostrazione del nostro impegno, occorre ricordare che con l'impiego di queste navi si è passati dai 6,4 kg di CO2 per trailer/miglio marino (navi del 1999) agli 0,9 kg di CO2 (navi del 2020), e che quindi ci ha permesso di essere ben 7 volte più sostenibili rispetto a navi costruite solo 20 anni fa, raggiungendo già oggi con ben 30 anni di anticipo i target internazionali fissati per il 2050, quindi una generazione avanti rispetto a tutti gli altri.
Il settore marittimo ha quindi agito già da tempo per essere in linea con le normative internazionali ed essere sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. I nostri risultati ne sono la prova: solo nel 2020, grazie alle Autostrade del mare sono stati sottratti dalla rete stradale italiana 1,7 milioni di camion, circa 50 milioni di tonnellate di merci, abbattendo così le emissioni di CO2 per oltre 2 milioni di tonnellate all'anno.

Come riportato da uno degli ultimi studi Alis svolto in collaborazione con Srm-Intesa San Paolo e Svimez, grazie all'intermodalità marittima e ferroviaria e, quindi, grazie ai Soci Alis, in un solo anno - nel 2020 – abbiamo sottratto ben 5,2 milioni di camion dalle strade italiane e dall'Italia verso l'Europa, pari a 125milioni di tonnellate di merci, generando così un abbattimento di emissioni di CO2 pari a oltre 4,4 milioni di tonnellate, con un risparmio di costi di esternalità ambientali pari a 2 miliardi di euro in Europa.
Grazie al lavoro di Alis e dei suoi associati, a tutto questo si aggiunge un ulteriore dato economico importante, legato all'abbattimento dei costi del trasporto pari ad 1 miliardo e 700 milioni di euro all'anno di risparmio per le industrie e per tutti coloro che hanno utilizzato l'intermodalità e, di conseguenza, per la committenza così come per i cittadini che hanno comprato beni e prodotti a prezzi più competitivi.
Considerando tali risultati straordinari, riteniamo sia giusto ed etico, come avviene in altri Paesi europei, sostenere concretamente quelle aziende nazionali di autotrasporto e logistica che hanno scelto proprio la via dell'intermodalità per il trasporto delle loro merci. Riteniamo quindi che le scelte e gli investimenti di tali imprenditori, volti allo sviluppo della sostenibilità, vadano premiati ed accompagnati ad esempio con misure incentivanti come il Marebonus e il Ferrobonus.

Facendo un passo indietro, un primo incentivo rivolto al settore dell'autotrasporto fu l'allora Ecobonus introdotto nel lontano 2002 dalla Legge n. 265/2002 e finanziato con 77 milioni di euro per ciascuna delle annualità del triennio 2007-2009 con la Legge Finanziaria 2008. Tale virtuoso contributo fu poi convertito nelle misure Marebonus e Ferrobonus, introdotte dalla Legge di Stabilità 2016 e finanziate con circa 50 milioni di euro per ciascuna misura per ciascuna delle annualità del triennio 2016-2018 e, poi, rifinanziate fino al 2026 dalla Legge di Bilancio 2021 che ha però purtroppo ridotto le risorse finanziarie per il 2021 a circa 25 milioni di euro per ciascuna misura.

Considerato però che tali misure virtuose sono destinate agli operatori dell'autotrasporto e della logistica, che hanno contribuito in maniera determinante alla crescita e allo sviluppo del trasporto sostenibile, occorrerebbe almeno stanziare lo stesso valore previsto dal primo incentivo.
Pertanto, abbiamo accolto con favore i due Decreti direttoriali del Mims che, grazie alle istanze promosse anche da Alis, ne ridefiniscono gli importi prevedendo uno stanziamento, per il solo 2021, che passa da 25 a 45 milioni europ per il

Marebonus e da 25 a 50 milioni euro per il Ferrobonus. Tuttavia, affinché si possa produrre maggiori benefici nella direzione dell'Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile, sarebbe auspicabile rendere questi contributi strutturali o quantomeno confermarli fino al 2030, aumentando la dotazione finanziaria almeno fino a 100 milioni euro annui per ciascuna misura.

Un'altra importante priorità associativa è la continuità territoriale marittima con le grandi isole che ha l'obiettivo di garantire ai cittadini sardi e siciliani un servizio sostenibile, competitivo, sicuro e di migliore qualità attraverso l'impiego di navi di ultima generazione.

Siamo molto orgogliosi che già da quest'anno, grazie al lavoro svolto dagli armatori associati ad Alis, il Governo abbia risparmiato circa 50 milioni di euro all'anno di risorse pubbliche offrendo, allo stesso tempo, servizi di eccellenza su linee essenziali per l'economia insulare e nazionale, e ben migliori rispetto a quelli che venivano erogati in precedenza visto che le navi impiegate ora sono molto più moderne, giovani e sostenibili rispetto a quelle impiegate dal precedente armatore.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario Alis ha continuato ad impegnarsi per l'efficientamento dei servizi attraverso l'acquisizione di mate-

riale rotabile sempre più moderno e sostenibile, favorendo la digitalizzazione dei processi, che ad esempio consentono, attraverso l'utilizzo di un semplice tablet, di gestire simultaneamente le operazioni di carico e scarico di mezzi "P400" di un treno in soli trenta minuti. Sono stati inoltre promossi interventi sull'elettrificazione della rete ferroviaria, in modo da adeguarla alla rete Ten-T rendendo sempre più capillare il network intermodale sia in Italia che in Europa.
Anche nell'autotrasporto i Soci Alis hanno investito nell'ammodernamento del parco mezzi, in controtendenza con la situazione nazionale, caratterizzata per avere i camion più obsoleti e meno sostenibili d'Europa, penultimi solo dopo la Grecia, con un'età media pari a 14 anni, mentre il parco mezzi circolante di Alis è composto prevalentemente da veicoli nuovi Euro 6 e Lng, anche se oggi troppo costosi.

A livello nazionale, in linea con il piano di aiuti ed investimenti europei, il Governo è stato impegnato nel 2021 nella presentazione alla Commissione UE del Pnrr e nella gestione dei progetti e delle riforme in esso previsti, anche con il supporto delle ulteriori risorse del Fondo complementare che, ad esempio, ha previsto nei decreti firmati dal ministro Giovannini lo stanziamento di 500 milioni per il rinnovo della flotta navale e di 200 milioni per il rinnovo delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile.
Proprio in considerazione degli importanti sforzi e dei risultati così apprezzabili raggiunti dal nostro cluster, siamo lieti che il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, abbia recentemente firmato i due decreti "Investimenti ad alta sostenibilità" e "Investimenti finalizzati al rinnovo e all'adeguamento tecnologico del parco veicoli" che prevedono uno stanziamento totale di 100 milioni di euro per il rinnovo del parco circolante dell'autotrasporto.

Queste misure prevedono 50 milioni (per gli anni dal 2021al 2026) per l'acquisto di veicoli ecologici in particolare ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione e 50 milioni (per il biennio 2021-2022) per il rinnovo di mezzi pesanti, al fine di incentivare la sostituzione del parco mezzi delle imprese di autotrasporto, rottamando quelli più inquinanti e meno sicuri.
Crediamo inoltre che questo processo potrebbe essere accompagnato anche da maggiori investimenti nelle infrastrutture portuali e retro-portuali che spesso rappresentano un ostacolo per l'effettivo sviluppo dell'intermodalità marittima e ferroviaria.
Inoltre, auspichiamo ora che il Governo preveda anche maggiori dotazioni per l'acquisto di semirimorchi necessari per favorire il processo di trailerizzazione delle merci e per creare una catena logistica virtuosa, a concreto vantaggio dell'intermodalità marittima e ferroviaria che, come detto, rappresenta oggi l'unica e vera soluzione di trasporto sostenibile ambientale, senza trascurare altresì l'aspetto economico e sociale.

Sotto l'aspetto dell'innovazione tecnologica, della digitalizzazione e dell'informazione, Alis nel Luglio 2020 ha inaugurato - e nel 2021 ha implementato - Alis Channel, la prima TV interamente dedicata al settore del trasporto e della logistica. Con TgNews, TgFlash, Speciali e Talk stiamo raccontando il popolo del trasporto e della logistica, nonché le nostre realtà portuali ed interportuali. Con 59 speciali, 52 talk show, oltre 600 interviste, raggiungeremo entro fine anno 10 milioni di visualizzazioni.
Inoltre, abbiamo deciso di lanciare con grande orgoglio, proprio oggi, AlisMagazine, la rivista mensile di tutti e per tutti che racconta il popolo del trasporto e della logistica al fine di far conoscere ancora meglio il lavoro svolto dai nostri eccellenti imprenditori associati.
Con la voglia di tornare a fare network in presenza e a promuovere confronti tra pubblico e privato, organizzeremo a Verona, nel pieno rispetto dei protocolli di sicurezza, dal 16 al 19 Marzo 2022 la prima edizione di LetExpo – LogisticsEco Transport, la più grande fiera internazionale in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili.
Un grande evento strategico per promuovere e dincentivare la logistica sostenibile, in linea con gli obiettivi green dell'Ue, in cui si incontreranno il mondo delle imprese, delle Istituzioni, delle professioni, delle associazioni, della ricerca e della formazione. LetExpo si pone inoltre l'obiettivo di valorizzare tutti quei temi che caratterizzano l'azione programmatica di Alis e che ruotano attorno alla blue, green and circolar economy, con la partecipazione di moltissimi giovani, Università, enti di formazione e centri di ricerca.
In conclusione, vorrei ribadire quanto Alis abbia da sempre orgogliosamente creduto nella formazione giovanile e professionale, attraverso collaborazioni e sinergie con Scuole superiori, ITS, Università e centri di ricerca - molti dei quali sono oggi nostri Soci – che hanno permesso, grazie alle aziende associate, di promuovere oltre 500 stage e percorsi forma-

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa

SERVIZI TECNICO NAUTICI

h.24 su 365 gg
Canale 10 VHF

LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

tivi.
Siamo certi e auspichiamo che vengano introdotti incentivi e misure di decontribuzione al fine di rilanciare l'occupazione, sostenere l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro e contribuire a risolvere quanto prima la problematica della carenza di figure professionali qualificate nel settore del trasporto e nella logistica.

Ci prepariamo a chiudere un anno impegnativo ma pieno di grandi soddisfazioni grazie al lavoro dei nostri associati con i quali continueremo a fare sempre di più.
Siamo chiamati ad affrontare **sfide sempre più importanti e decisive**, in linea con le agende mondiali e governative, ponendo sempre la sostenibilità ambientale, sociale ed economica al primo punto della nostra azione associativa. Ci auguriamo pertanto che il Governo: continui a porre al centro della propria visione strategica lo sviluppo della sostenibilità ambientale – attraverso blue, green e circular economy – senza trascurare, però, quella economica e sociale;
favorisca la creazione di campioni nazionali che competano sul mercato globale; valorizzi le eccellenze imprenditoriali del made in Italy del trasporto della logistica a livello internazionale; incentivi, attraverso politiche di defiscalizzazione e decontribuzione per le aziende di logistica, la formazione giovanile e professionale e l'assunzione di figure professionali qualificate come ad esempio autisti, marittimi e macchinisti.
Alis è al fianco del Governo e del nostro Paese al fine di rendere il comparto del trasporto e della logistica sempre più sostenibile a livello ambientale, competitivo a livello economico ed attraente a livello sociale.
Lavorare per un'Italia più sostenibile, cambiare le prospettive del nostro settore, renderlo più attrattivo per i giovani e competitivo nel mercato globale, è una sfida che continueremo ad affrontare insieme, per costruire un futuro all'altezza delle nostre aspettative e di quelle delle nuove generazioni.

CONTINUEREMO AD ESSERE IL MOTORE SOSTENIBILE DI UN'ITALIA IN MOVIMENTO!

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

www.portodigioiatauro.it

IL **PIÙ GRANDE PORTO** DI **TRANSHIPMENT** D'ITALIA

AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

LOGISTICA, LAVORO E PORTUALITÀ

SI INTRECCIANO IN UN'UNICA CONNESSIONE

Gloria Dari, presidente di Confetra Toscana e dell'associazione Spedimar di Livorno e provincia, con la "casa madre di Roma" e con il sostegno della stessa Spedimar, ha organizzato, nella sala dell'Interporto Amerigo Vespucci di Livorno, un convegno sul tema "Emergenza, ultimo miglio e connessioni" .
"E' un importante momento per il per il nostro territorio, ha esordito la presidente Dari, e per la logistica che rappresenta il 9% del Pil del nostro Paese.

Lo spirito di questo incontro vuol proprio essere un momento di confronto e riflessione nell'interesse dello sviluppo della costa, del sistema portuale Livorno-Piombino, ma anche della Regione e del lavoro.
Ringrazio dunque innanzitutto la vice ministra on.Teresa Bellanova per aver accolto il nostro invito e per ascoltare il territorio con competenza e sensibilità, la sua presenza è un onore per tutti noi.
Ringrazio il sindaco di Livorno, Salvetti, l'Assessore alle infrastrutture della Regione Toscana, Baccelli, l'on. Andrea Romano, il presidente della Autorità di Sistema, Guerrieri, l'assessora al porto del Comune di Livorno, Barbara Bonciani, Vincenzo Macello di Rfi il cui apporto sono certa sarà molto importante, e Piero Neri presidente di Confindustria Livorno e Massa - Carrara.
In premessa ai lavori di questa importante giornata, ha continuato Gloria Dari, vorrei sottolineare alcuni fondamentali aspetti che ci hanno motivato nell'organizzare questa assemblea pubblica. La traiettoria evolutiva della logistica mondiale ha portato da una parte gli armatori ad

"EMERGENZA, ULTIMO MIGLIO E CONNESSIONI" CONVEGNO ALL'INTERPORTO AMERIGO VESPUCCI

investire in navi di sempre più grande capacità, per sfruttare al meglio le economie di scala e con soluzioni ultra tecnologiche per quanto attiene a motori, design, automazione, etc. e, dall'altra parte, a far sì che i porti si siano adeguati al gigantismo con nuove tecnologie ed investimenti su sistemi integrati ed intermodalità multi-tecnologica.
Nell'evoluzione moderna della logistica, un altro punto di fondamentale importanza è che la parte a valle dei collegamenti, ovvero l'"inland leg", è divenuta cruciale sia per gli armatori che per la merce, perché il sistema porto sia competitivo in un mondo sempre più globalizzato e che necessita di connessioni frequenti, veloci ed affidabili con i punti interni dell'hinterland. Il Lci (Liner Connectivity Index) è uno dei principali riferimenti su cui gli armatori basano le proprie scelte.
Gli interventi, lato mare e lato terra, debbono tener conto di una visione complessiva per l'efficienza del sistema logistico nella sua interezza.
Il porto è un nodo modale da mettere in rete con gli Interporti e il sistema portuale di Livorno, dovrebbe essere collegato con gli Interporti su cui insiste per aree di origine e destinazione delle merci: Guasticce, Prato, Bologna, Verona, Padova, ma anche al centro Italia e verso i Paesi est europei. I collegamenti ferroviari sono un tema fondamentale nella concezione moderna della logistica e in linea con il concetto di salvaguardia dell'ambiente che, specie nel momento in cui viviamo, è di estrema attualità.
Logistica, lavoro e portualità, ha proseguito la presidente, si intrecciano in un'unica connessione, non localmente, ma globalmente. I porti, anello fondamentale di questa complessa connessione, non sono più o non sono soltanto le porte di ingresso e di uscita di beni o di distribuzione efficiente di servizi, ma lo diventano solo se connessi con il resto di una lunga, lunghissima e complessa filiera logistica che non si ferma né parte nella nostra città o dal nostro paese, ma che si estende e raggiunge il resto del mondo.
Le difficoltà causate dal Covid-19 hanno solo accelerato un processo oramai in atto da lungo tempo e che solo i grandi players avevano avuto la capacità e la forza (anche economica, ovviamente) di mettere in atto, così che, al momento della crisi, le "armi" di reazione e gestione erano già pronte per essere migliorate ed ancor più potenziate.
In questo scenario, ed in particolare in prospettiva, sia delle grandi opere infrastrutturali già finanziate (darsena Europa), sia degli investimenti già attuati e di quelli in essere sul porto di Piombino, la connessione del sistema portuale toscano è di fondamentale importanza per il mantenimento e per lo sviluppo dei traffici e del lavoro ed ancor più lo è per l'attrattività verso i grandi players della logistica globale e gli Armatori che abbiano interesse ad investire nel nostro Paese, per non dire dell'industria, che necessita di sistemi efficienti per il trasporto e la spedizione delle merci.
Le difficoltà sono percepite da tutti i settori, non ultimo quello manifatturiero.
Da questi oggettivi dati di fatto passiamo ad analizzare quali concrete possibilità di connessione ferroviaria il nostro sistema portuale può realizzare a breve-medio termine, anche in virtù del fatto che, purtroppo, non ha ricevuto fondi dal Pnrr per nessuno dei progetti di fondamentale importanza per il porto, per il territorio tutto e per la logistica e l'industria, che debbono lavorare e puntare insieme alla efficienza del sistema.
Riguardo al così detto ultimo miglio, Livorno non è compresa nel finanziamento relativo al DL 6 Maggio 2021 (Misure urgenti relative al fondo complementare al Pnrr – interventi infrastrutturali per ultimo/penultimo miglio ferroviari).
Il progetto "Raccordo": connessione ferroviaria tra porto/Interporto Amerigo Vespucci (Scavalco), il collegamento tra interporto Vespucci e la linea Pisa-Vada-Collesalvetti, il by-pass della stazione di Pisa, l'adeguamento a sagoma PC-80 della Firenze-Bologna, Vada Civitavecchia e Livorno-La Spezia. La possibilità di transitare con tutte le unità di trasporto intermodale, sia contenitori che rotabili / trailer, incrementa notevolmente la domanda potenzialmente aggredibile dal trasporto intermodale lungo il versante tirrenico della direttrice Nord-Sud, al servizio dei porti di Livorno e Piombino, creando una connettività intermodale con le "catching areas" naturali in particolare del porto di Livorno: Emilia-Romagna (Bologna-Modena-Reggio Emilia) e Veneto (Verona-Padova), collegamenti a reti Ten-T.
Tutti temi oggi di forte attualità, ha concluso Gloria Dari, in piena sintonia con il principio della cura del ferro e che evidenziano la necessità di dotare il sistema portuale del mar Tirreno settentrionale di adeguate ed efficaci connessioni ferroviarie da e verso le direttrici di traffico nazionali e internazionali soprattutto in vista dell'inizio dell'operatività della darsena Europa nel 2026.
Un territorio oggi è logisticamente competitivo se connesso. Porto, retro porto, interporti, aree industriali: urge una rete di assi viari e ferroviari che renda la costa toscana un vero hub logistico al servizio dello sviluppo economico del territorio.

INAUGURATO A TRAPANI IL TERMINAL CROCIERE E PASSEGGERI

MONTI: “LO SCALO DIVENTA LA PORTA “LEGALE” ITALIANA DEI TRAFFICI E DEI COLLEGAMENTI DA E PER L’AFRICA”

E’ stato inaugurato il Terminal crociere e passeggeri del porto di Trapani, altra struttura ricettiva dopo il Trapani Fast Ferry Terminal, realizzato in otto mesi nel 2019. Il valore di questo intervento, assieme ad altri lavori di manutenzione effettuati, è di 7 milioni di euro,
Al taglio del nastro erano presenti, assieme al presidente dell’Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, il sottosegretario di Stato al ministero delle Infrastrutture e della

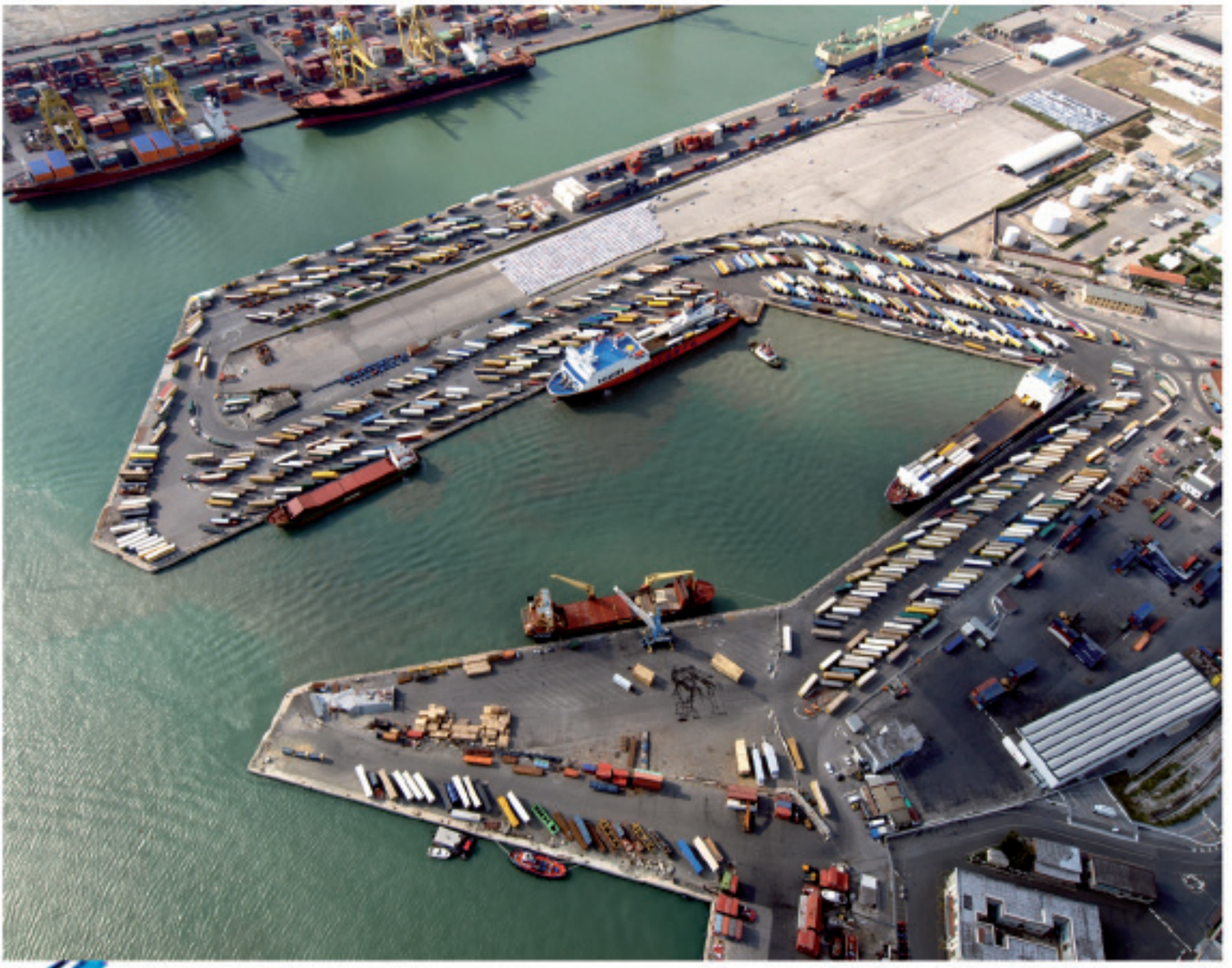
Mobilità Sostenibili, Giancarlo Cancelleri, il sindaco di Trapani Giacomo Tranchida.
Al convegno, nel salone del museo regionale “Agostino Pepoli”, numerosi esponenti del cluster marittimo hanno preso parte alla terza edizione della conferenza “Noi, il Mediterraneo”, dibattendo su numerosi argomenti riguardanti i problemi che assillano anche il mondo dello shipping alle prese con una non semplice ripartenza.
Per dare continuità al progetto del Terminal, si pro-

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale
Porti di Palermo,
Termini Imerese,
Trapani,
Porto Empedocle
Sicilia,
logistica globale.
adsppalermo.it

cederà anche a un intervento sulla banchina est del molo Sanità che riguarda il consolidamento e l'adeguamento antisismico delle strutture che su quella banchina insistono e che, integrandosi con quello del Terminal crociere e passeggeri, produrrà la piena operatività del molo Sanità. Valore complessivo dell'intervento 8 milioni e circa sette mesi di cantieri aperti.
"Trapani diventa così la porta "legale" italiana dei traffici e dei collegamenti da e per l'Africa", commenta Monti. "Il porto della Sicilia occidentale ha "ufficializzato" questo suo ruolo, grazie allo sblocco e al completamento di lavori che erano al palo da anni e che hanno consentito allo scalo marittimo, ma anche alla città, di ridisegnare il suo affaccio a mare. Il linguaggio dei numeri, che lascia poco spazio all'interpretazione, parla per noi: complessivamente l'AdSp MSO ha 837 milioni di euro di opere in corso di realizzazione e opere collaudate, un + 30 % di prodotto interno lordo portuale, un oltre 10 % di incremento delle occupazioni (dal 2017 al 2021), un + 4,3 % di incremento del traffico passeggeri (al netto delle crociere) sempre dal 2017 al 2021".
A Trapani, tra le opere di prossimo inizio, la più importante è quella del dragaggio per un importo di 67 milioni e mezzo. Ci sono quindi i lavori di completamento e adeguamento delle banchine settentrionali (importo del progetto 1.480.000,00 euro), e il progetto Smart Port per l'efficientamento energetico e l'installazione di impianto di videosorveglianza in tutto l'ambito portuale. Quindi si passa alle opere con progettazione in fase di definizione che riguardano la rimozione della diga Ronciglio e il dragaggio delle relative aree (banchine molo Ronciglio) per un importo di euro 28.500.000; il consolidamento e l'adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio e della banchina di Riva (importo 20 milioni di euro); la realizzazione del nuovo ponte di collegamento con le banchine Ronciglio del porto per un importo di 8 milioni di euro, oltre ai lavori di demolizione dell'edificio demaniale in piazzetta del Tramonto, intervento di punta è la riqualificazione del waterfront storico del porto di Trapani (15000 mq), ovvero nuovo terminal passeggeri, passeggiata darsena urbana e parco del waterfront (Colombaia –Lazzeretto) per un importo di 54 milioni di euro per cui si è proceduto all'affidamento del primo step della progettazione con contestuale redazione degli studi Via, Vas e variante localizzata al vigente Prp.
"Con l'inaugurazione – riprende Monti - va al suo posto un altro tassello del nostro piano industriale. Celebriamo, come sempre, la posa dell'ultima pietra, la fine di un cantiere il cui risultato è visibile, tangibile. Un altro risultato di cui andiamo fieri che alimenta un comprensibile entusiasmo. Naturalmente c'è ancora tanto da fare ma il prossimo appuntamento già incombe: sarà a Palermo per il ritorno in vita della stazione marittima all'inizio del prossimo anno".
Proprio a Palermo, lavori fermi da decenni per problemi autorizzativi, lungaggini burocratiche o veti incrociati, e oggi attuati, hanno in modo palese mutato il volto del suo scalo ma anche le sue prospettive, candidandolo a diventare uno degli hub principali del Mediterraneo per il mercato delle crociere.

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

LOGISTICA TRASPORTI…E PNRR

DI PAOLO FEDERICI

Negli ultimi anni, grazie ai computer, anche il mondo del trasporto e della logistica ha fatto passi da gigante.
Il problema è che ogni azienda si è creata il proprio programma di software e c'è una generale incomunicabilità tra i diversi sistemi. Se questa "incomunicabilità" può essere un vantaggio per aziende che sono in concorrenza tra di loro, non lo è certo per organizzazioni che dovrebbero agire in sinergia.
Sto parlando dei porti italiani: oggi come oggi ogni porto (ed in Italia i porti sono decine e decine!) ha un suo sistema informatico.
Questo porta ad una duplicazione (ed anche triplicazione… finanche "decuplicazione") delle stesse operazioni quando identiche navi scalano porti diversi. O quando identiche operazioni si svolgono in porti diversi.
Finalmente, grazie al Pnrr, tale gap potrà essere superato.
Nel Piano troviamo infatti un capitolo dedicato al "Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata". In sintesi si tratterà di sviluppare la "Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (Pln) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci".
Non si tratta di costruire niente, nessuna colata di cemento, nessuna azione anti-ecologica, ma anzi una semplificazione delle procedure anche nella lotta alla burocrazia. Se ne occuperà il ministero della Transizione Ecologica, un ministero creato per la prima volta con questo Governo. E questa, come suol dirsi, è cosa buona e giusta!
Un secondo punto importante inserito nel Pnrr riguarda la Cmr: il documento relativo al trasporto internazionale di merci su strada (chiamata Cmr dal titolo originale francese Convention des Marchandises par Route) esiste dal 1956. Finalmente ne verrà realizzata una in formato elettronico, la eCMR.

logistics & forwarding

FIN SERVICE EUROPE

A GOOD FIT

LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111
Fax +39 0586 400366

finservice@mclink.it

SEA TRANSPORT s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 400366
seatransport@mclink.it

Il piano infatti prevede la "Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti per l'adozione della eCMR (CMR Elettronica)".
I principali benefici attesi dall'introduzione dell'eCMR in Italia sono:
• più sicurezza, velocità ed economicità dei flussi informativi;
• semplificazione dei flussi informativi tra gli attori della catena logistica;
• riduzione dei costi di emissione;
• minore possibilità di errori e discrepanze tra le varie versioni del documento: del mittente, del trasportatore e del destinatario della merce;
• maggiore trasparenza e facilità di controllo, in particolare per l'intermodalità e la duplicazione dei controlli, e per un monitoraggio delle operazioni e dell'accesso alle informazioni in tempo reale;
• incentivo alla competitività delle imprese di autotrasporto per l'acquisizione di contratti di trasporto internazionale da parte delle imprese che già applicano il Protocollo.
Ed infine, il terzo punto che interessa il nostro settore, riguarda la questione doganale e la "Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli".
Si tratterà di creare un portale a servizio dello Sportello Unico dei Controlli che permetterà l'interoperabilità con le banche dati nazionali e il coordinamento delle attività di controllo da parte delle dogane. Tutto questo aiuterà a velocizzare le operazioni doganali evitando ritardi e disagi ai valichi di confine.
Va aggiunto che di tutte queste operazioni inserite nel Pnrr, alcune sono già state non solo approvate ma anche finanziate. Sto parlando di queste attività (Decreto 13 Agosto 2021):
• Programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)
• Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici
• Aumento selettivo della capacità portuale
• Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale
• Efficientamento energetico
• Elettrificazione delle banchine
Insomma, finalmente possiamo contare su un Governo che fa… e non solo promette!. *Ad maiora*

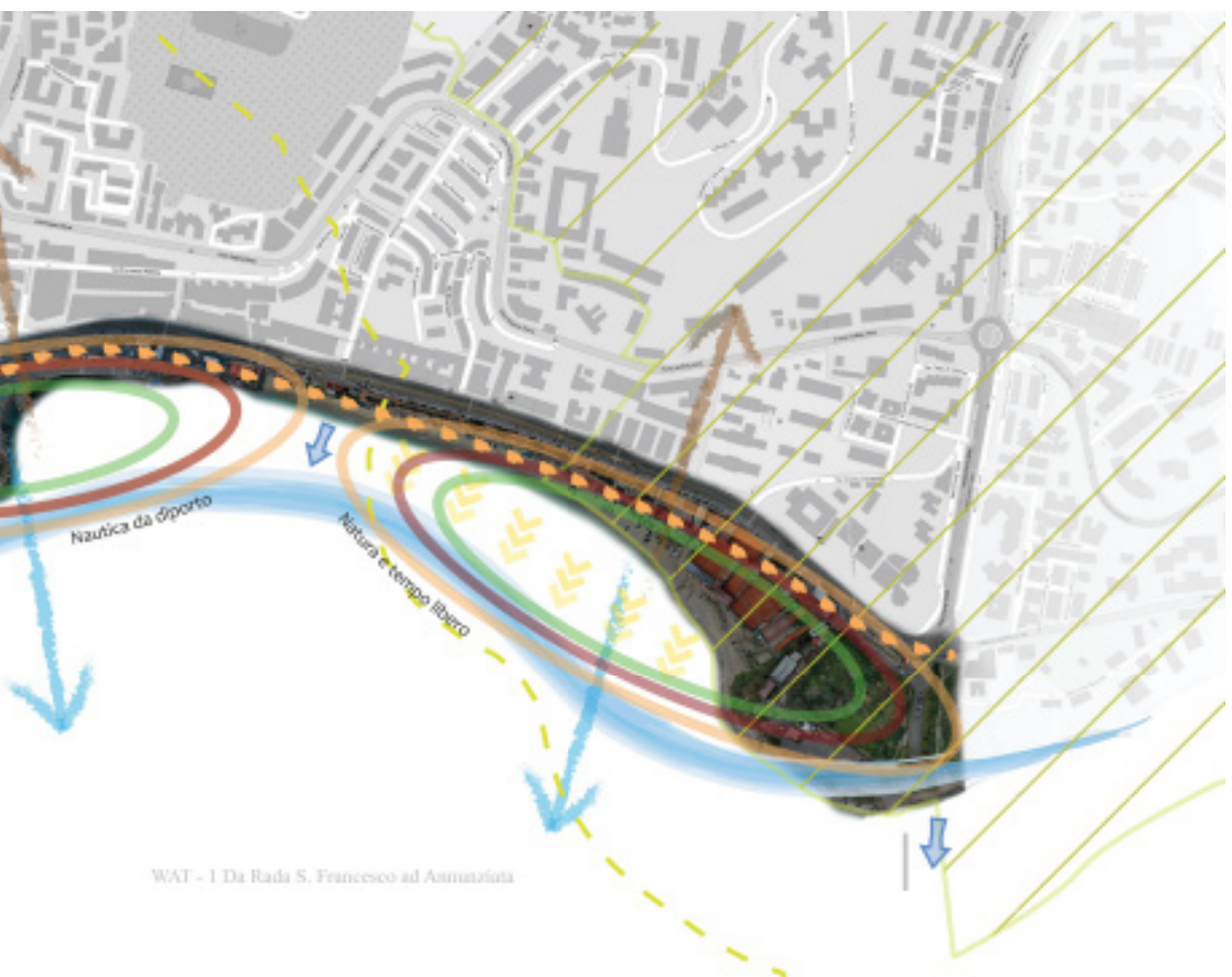
FRESCHI ALESSANDRO & C. srl
PIOMBINO
Viale
Regina Margherita, 135
AGENZIA MARITTIMA
CASA DI SPEDIZIONI
TRASPORTI MARITTIMI
tel. +39 0565 221100
fax +39 0565 220408
e-mail: managing@elbanadinavigazione.it
freschi@freschiagency.it
CISQ
RINA QUACER
ISO 9002

PORTO DI MESSINA: WATERFRONT BOCCETTA-ANNUNZIATA

AVVIATO UN PROCESSO PARTECIPATIVO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DI UN'AREA PORTUALE INTERFACCIATA CON LA CITTÀ

Nell'ambito della costante e intensa azione di programmazione, avviata sin dai primi mesi di insediamento della governance guidata dal presidente Mario Mega, l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ha avviato da un lato le attività preliminari per la redazione del Piano regolatore di Sistema portuale, che dovrà tener conto dei sei porti del sistema fra cui quello di Saline appena assegnato alle competenze dell'Ente, ma nello stesso sta procedendo con l'attuazione degli strumenti vigenti. In particolare dal Prp relativo al porto di Messina, redatto già nel 2006 e sottoposto a diverse rielaborazioni, che è stato approvato dalla Regione Siciliana con D.D.G. n. 246 del 23.8.2019.

Affinché il documento diventi però operativo si è reso necessario preliminarmente integrare in esso tutte le prescrizioni formulate dai vari soggetti regolatori così come riportati negli atti approvativi. A tal fine sono state esaminate tutte le prescrizioni formulate, risolvendo alcune interferenze, fra cui quelle con la Zps, e soprattutto armonizzando il documento con il Patto della Falce che venne sottoscritto nel 2019 tra Comune di Messina, Ap Messina e Regione Siciliana. Sono state quindi aggiornate tutte le



lificazione ecologicamente orientato

tavole grafiche e documentali e, ancorchè non previsto, è stato redatto uno studio geologico di valutazione delle prescrizioni. Il Prp di Messina è ora dotato di un Fascicolo di accompagnamento in cui sono stati inseriti tutti i documenti inviati nel 2019 al Dipartimento Regionale dell'Urbanistica ma soprattutto si è proceduto alla stesura di una versione aggiornata alle prescrizioni delle NTA e degli allegati grafici su supporto Dwg e Acrobat. Oltre alla pubblicazione per esteso, gli allegati grafici più rappresentativi sono stati elaborati in un Gis, reso disponibile al pubblico mediante il portale della AdSp, che permetterà a tutti gli utenti, senza alcuna procedura autorizzativa preliminare, una migliore consultazione. Lo strumento consentirà altresì all'AdSp un continuo eventuale aggiornamento fornendo sempre al cittadino la possibilità di visionare l'ultima versione aggiornata del Prp.
Un'operazione "Trasparenza" che ha consentito quindi all'AdSp dello Stretto di fissare con chiarezza quale sia il definitivo punto di partenza per delineare i contenuti specifici del futuro delle aree di competenza. In un ambito come quello gestito dall'Autorità di Sistema in cui geografia e identità dei luoghi si fondono col perimetro del porto stesso, le attività di programmazione degli interventi attuativi del Prp, secondo il presidente Mario Mega, dovranno essere funzionali alla definizione di un pensiero strategico coerente con un modello di sviluppo capace di contemperare le aspirazioni della città con le esigenze legate alle funzioni del porto.
E' questa la logica che sottende al percorso propedeutico al bando per la riqualificazione urbanistica dell'area Boccetta-Annunziata, porzione del fronte mare del centro cittadino messinese.

In un momento storico in cui la comunità internazionale è alla ricerca di nuovi modelli di sviluppo e di regole condivise per il futuro del pianeta – e, al contempo, è sempre più forte l'attenzione nei confronti della partecipazione alle scelte da parte delle comunità locali – l'occasione offerta dal progetto di riqualificazione di questo tratto delicato e pregiato del waterfront storico di Messina è stata interpretata come una opportunità per allineare i contenuti del Piano regolatore del porto anche ai nuovi principi legati alla resilienza e alla sostenibilità ambientale e per misurarsi con i più innovativi strumenti della pianificazione e del progetto urbano.
L'area, per un fronte mare di quasi due chilometri, comprende manufatti e luoghi di grande valore identitario, sociale, culturale e paesaggistico come la Passeggiata a mare e l'ex Fiera, tratti che presentano elevate potenzialità dal punto di vista ambientale, ma anche parti la cui attuale destinazione è dedicata al trasporto privato del traffico gommato attraverso lo Stretto e su cui il dibattitto sui temi della sicurezza e dell'inquinamento legato al traffico urbano non si è mai spento.
L'idea è quella di leggere il waterfront come un sistema complesso, agendo consapevolmente su una parte di città molto importante come spazio simbolico e identitario, come tessuto urbano lineare strategico nella ri-definizione della forma urbana, e come elemento di riequilibrio dell'intero organismo urbano sia nelle sue esigenze legate alla funzionalità di infrastrutture e servizi che rispetto all'intero metabolismo urbano. Una riqualificazione ecologicamen-

te e paesaggisticamente orientata e rivolta alla progettazione di un sistema composto da elementi e contenitori di funzioni in grado di divenire catalizzatori sociali, culturali ed economici, generatori di esperienze e di valori urbani.
La redazione del documento tecnico-preliminare del bando per il concorso di progettazione che si ha in animo di avviare per la riqualificazione urbanistica di questa importante porzione di interfaccia città-porto avverrà a seguito di un percorso partecipativo della cittadinanza, delle Istituzioni locali e degli stakeholders portuali che si avvale del supporto tecnico-scientifico del Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Messina e della società "Avventura Urbana" di Torino.

Il percorso si svilupperà in 4 fasi, tra loro distinte e consecutive. La prima, quella appena avviata, prevede la progettazione di dettaglio delle modalità di interazione con la cittadinanza e lo sviluppo dei relativi mezzi di comunicazione a partire dal sito web e dalla definizione di un'identità grafica. Questa attività, ovviamente, sta procedendo in parallelo e in stretta sinergia con l'azione di analisi del contesto di intervento dal punto di vista tecnico in capo all'Università di Messina che sta svolgendo un doveroso approfondimento di quanto previsto dalla pianificazione dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e da quella urbanistica e della mobilità della Città. Questa ultima attività in stretta collaborazione con l'Amministrazione Comunale che fornirà tutte le informazioni necessarie per definire le condizioni al contorno "di interesse urbano" dell'intervento. Ciò allo scopo di perimetrare l'ambito in cui sarà richiesto il contributo dei cittadini in una visione strategica di sviluppo non solo portuale ma anche urbano dell'area nel suo complesso.
Una volta completata la prima fase, nel mese di Gennaio 2022 verrà avviato il momento del confronto pubblico vero e proprio che, pur non previsto da alcuna norma, è stato ritenuto dal presidente Mega uno strumento indispensabile per poter costruire un vero progetto di riqualificazione urbana.
Questa seconda fase, che si prevede terminare a fine Febbraio, vedrà l'organizzazione di un evento di lancio in cui saranno presentati gli appuntamenti

previsti, le modalità attraverso cui partecipare e gli strumenti utilizzati per garantire la totale trasparenza sul procedere del percorso. Si svolgeranno inoltre cinque incontri di ascolto rivolti ai diversi portatori di interessi della città in funzione della loro tipologia (Amministrazioni ed Enti pubblici, operatori portuali, enti ed organizzazioni degli interessi economici e del lavoro, associazionismo e comuni cittadini interessati a partecipare anche non in rappresentanza di qualche interesse specifico). Infine è prevista l'organizzazione di un grande evento partecipativo che servirà a mettere a sistema tutte le esigenze e le proposte ricevute durante le riunioni precedenti.
A seguito del confronto, durante il mese di Marzo, come terza fase, sarà organizzato un ultimo incontro pubblico di presentazione dei risultati. In questa occasione sarà illustrata la relazione conclusiva del percorso che conterrà tutti gli elementi emersi durante i mesi precedenti. Questi contenuti, infine, rappresenteranno la base di partenza per la redazione del documento tecnico-preliminare del bando di concorso attraverso il quale saranno progettati nel dettaglio gli interventi di riqualificazione del waterfront, quarta e ultima fase del percorso.
A seguire partirà la procedura di progettazione che, come previsto dal Pot vigente, potrà essere attuata anche per successivi lotti funzionali ma, a quel punto, all'interno di una visione unitaria di sviluppo che certamente aumenterà l'attrattività dei singoli interventi per i quali sarà possibile anche immaginare il coinvolgimento dei privati.
Il presidente Mega ha commentato con grande entusiasmo tutta l'iniziativa che, secondo lui, potrà costituire un modello virtuoso di copianificazione di aree di interfaccia città-porto in cui ci si augura che le funzioni portuali possano convivere strettamente con quelle urbane alimentandosi a vicenda e creando le condizioni per un efficace e efficiente recupero di aree oggi scarsamente utilizzate.

AGENZIA MARITTIMA
PIERO DE GASPERIS & C. s.r.l.
MARINA DI CARRARA - Via Genova, 2G
Telefono 0585 633460 - Fax 0585 634361
E-mail:info@pierodegasperis.com

AGGIORNATO CONTRATTO DI SPEDIZIONE: GRANDE VITTORIA

La proposta di Fedespedi di ammodernamento e aggiornamento della disciplina sul contratto di spedizione contenuto nel Codice Civile, vede definitivamente la luce grazie all'approvazione da parte della Commissione Bilancio della Camera, con la sua inclusione nel processo di conversione in legge del D.L. 152/2021 di attuazione del Pnrr. Si tratta di un risultato importante per la Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, frutto dello studio e dell'impegno pluriennale del Legal Advisory Body di Fedespedi, guidato dal presidente Ciro Spinelli e del lavoro congiunto con Confetra a livello istituzionale – che aveva già portato all'approvazione della proposta presso il Cnel, nel quadro delle tre proposte di legge per la semplificazione della normativa del sistema della logistica italiana presentate dalla stessa Confetra.
"È una grande vittoria per Fedespedi, per Confetra, per tutta la logistica italiana – ha subito commentato la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto – Finalmente viene riconosciuto e recepito nel nostro ordinamento il valore dello sviluppo avuto dal settore delle spedizioni internazionali negli ultimi 70, 80 anni. Fenomeni come l'avvento del container negli anni '50 e la globalizzazione del commercio fino ad oggi non trovavano riscontro nella vecchia disciplina del contratto di spedizione".
"Il dato estremamente positivo, credo per il Paese – ha aggiunto Silvia Moretto, che è anche vice presidente vicaria di Confetra – sta nel fatto che il Governo Draghi, il ministro Giovannini, il Parlamento e, nello specifico, la Commissione Bilancio della Camera abbiano riconosciuto senza pregiudizi la bontà tecnica e il valore di una proposta dal basso, dal nostro sistema confederale, che ha l'obiettivo di semplificare, chiarire, modernizzare la disciplina del contratto di spedizioni. Questo

è il risultato della cultura del dialogo, della quale la politica si è riappropriata in questa nuova stagione di rinnovamento, e questo è il valore che le rappresentanze associative possono dare alla crescita e allo sviluppo del Paese".
Con l'aggiornamento della disciplina del contratto di spedizione finalmente la logistica italiana esce dal provincialismo e dallo schiacciamento su un'unica modalità (strada), che l'hanno contraddistinta fino ad oggi da un punto di vista normativo. In particolare, viene riconosciuto il valore strategico della parte software della supply chain logistica, del quale gli spedizionieri sono nodo fondamentale. Questa innovazione sarà un booster di competitività per le imprese di logistica e spedizioni e va nella direzione tracciata dal Mims, che in occasione dell'Agorà Confetra ha annunciato di voler varare in primavera un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività della logistica italiana.
Il presidente del Legal Advisory Body di Fedespedi, Ciro Spinelli, ha riassunto così le novelle introdotte con la riforma civilistica in ambito spedizione e trasporto: "in generale si tratta di un'operazione di ammodernamento delle norme, volto a meglio chiarire e semplificare l'applicazione delle "nuove regole base" che andranno a governare i rapporti tra le imprese che trasportano, importano ed esportano le loro merci nel mondo e le imprese di spedizioni alle quali viene affidato il mandato di spedizione, con l'auspicio di contribuire a ridurre al minimo sia il rischio di plurinterpretazione dei dispositivi civilistici sia la conflittualità tra le parti coinvolte". Un aspetto positivo, da non trascurare, in un momento come l'attuale, complicato per la tenuta della supply chain globale, messa sotto pressione dalla pandemia e dal rimbalzo dell'economia mondiale, con gli esiti negativi che tutti conosciamo rispetto a costi e affidabilità del trasporto, difficoltà di approvvigionamento e rotture di stock".
Entrando nel merito della riforma, Spinelli ha poi aggiunto: "La riconduzione del contratto di spedizione all'istituto del mandato chiarisce inequivocabilmente la componente fiduciaria del rapporto impresa – spedizioniere: viene finalmente chiarita la figura dell'impresa di spedizione quale "advisor internazionale d'impresa". Il riferimento alle convenzioni internazionali applicabili ed alle diverse modalità di esecuzione del trasporto e discendente responsabilità dell'operatore, dà finalmente all'attività dell'impresa di spedizioni il respiro globale che le è proprio nei tempi moderni (anche da un punto di vista normativo)".
La riforma proposta da Fedespedi è fondamentale anche sotto un altro punto di vista, non meno importante: l'adeguamento della disciplina del contratto di spedizione alla prassi moderna, sia abrogando rimandi a prassi obsolete o desuete, sia accogliendo tutti quegli aspetti attuali già riconosciuti dalla prassi giurisprudenziale. Così il Codice civile finalmente rispecchia quello che oggi è l'attività di spedizione internazionale.

FEDESPEDI
FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Sticco sped s.r.l.™

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!

OCEAN TRANSPORTATION

AIR TRANSPORTATION

LAND TRANSPORTATION

CUSTOMS WAREHOUSES

VAT TAX DEPOSIT

CUSTOMS BROKERS

CONTACT US AT
Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434
E-Mail: info@sticcosped. com - Web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI
Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103 -106 - 80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE
Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

RAVENNA PORT HUB
INFRASTRUCTURAL WORKS

UNA GRANDE OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO PER CRESCERE NEL SEGNO DELLA COMPETITIVITÀ E DI UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Oltre 200 ettari di nuove aree per la logistica collegate alle banchine, ai binari ferroviari e alle grandi direttrici viarie

Cofinanziato dal meccanismo per collegare l'Europa dell'Unione europea

www.port.ravenna.it

I contenuti della presente pubblicazione sono stati elaborati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale e non rispecchiano necessariamente il parere e la posizione dell'Unione Europea