

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

EDIZIONE N. 1
MARZO 2022

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



SUS TAIN ABIL ITY

LET
EXPO
Logistics Eco Transport Trade Show

VERONA
ITALY

16-19
MARZO 2022

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>



PRE MES SA

VEZIO BENETTI

Le sfide del trasporto e della logistica alla luce degli ultimi eventi cruciali nel panorama internazionale, la sostenibilità sociale e ambientale, la transizione digitale, l'intermodalità come driver della ripresa: sono questi alcuni temi che sono stati discussi e affrontati all'interno di LetExpo – Logistics Eco Transport, la più grande fiera in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibile, promossa da Alis in collaborazione con Veronafiere.

All'appuntamento scaligero, hanno partecipato oltre 200 espositori nazionali ed internazionali in 4 padiglioni e su una superficie di oltre 40.000 mq. Ogni giorno si sono sviluppati momenti di dibattito alla presenza di ministri, politici, istituzioni, dirigenti di impresa, rappresentanti del mondo della formazione ed associazioni.

Sono intervenuti ministri, vice ministri, rappresentanti del Governo, si sono tenuti incontri B2B e business oltre a seminari e workshop. Negli interventi è stata sottolineata anche l'at-

tuale situazione. La guerra ucraina-russa ha senz'altro accentuato una già notevole spinta inflazionistica con l'aumento dei prezzi dei prodotti energetici e delle altre materie prime, che sta colpendo oltre a tutte le imprese aderenti ad Alis anche l'intera società. Non è mancato un richiamo sulla scelta dell'intermodalità (modalità più sostenibile e virtuosa): nel 2021 il cluster Alis ha sottratto e trasferito dalle strade al mare e alla ferrovia oltre 5 milioni di camion e 134 milioni di tonnellate di merci favorendo l'abbattimento di 4,8 milioni di tonnellate di Co2.

LetExpo si è chiusa con un grande successo: una fiera innovativa, trasversale e dinamica un importante evento che può creare occupazione e valorizzare il capitale umano.

Questa Expo è stata la prima di tante altre edizioni con l'impegno di rappresentare una Italia sempre più competitiva.

SOMMARIO

7 **BENVENUTI A LETEXPO**
GUIDO GRIMALDI

18 **RUOLO DEI MARITTIMI**
MARIO MATTIOLI

11 **ECONOMIA ITALIA**
MARCELLO DI CATERINA

21 **AUTOMOTIVE IN CRISI**
COSTANTINO BALDISSARA

15 **I PORTI E LA LOGISTICA**
RODOLFO GIAMPIERI

23 **LA DARSENA EUROPA**
LUCIANO GUERRIERI



26

GIOIA TAURO STA CRESCENDO

ANDREA AGOSTINELLI

29

PARTITI 16MILA TRENI

MATTEO GASPARATO

31

I PORTI DELLA SICILIA

PASQUALINO MONTI

34

TECNOLOGIA HYPER TRANSFER

LUCA ZAIA

37

CEPIM: TRENI DA 750 METRI

GIAMPAOLO SERPAGLI

39

AUTOTRASPORTO E GOVERNO

MINO GIACHINO

43

SIGILLI COME OPERE D'ARTE

BRUNA FERRETTI

45

AUTAMAROCCHI LEADER

ROBERTO VIDONI



REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE
E GRAFICA

Barbara Bargagna



Gioia Tauro

The Automotive Hub of the Med

Una soluzione competitiva per i servizi di transhipment



350.000 m²
di aree di
stoccaggio



Servizi di alta qualità
dal 1974



Operativi
24/7



Connessione
ferroviaria



Per maggiori informazioni
gioiatauro@automarspa.it



RIUNITO A LETEXPO IL POPOLO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA

L'evento introduttivo dell'evento internazionale LetExpo è stato naturalmente fatto dal presidente di Alis Guido Grimaldi che si è rivolto ad Autorità, Istituzioni, Forze dell'Ordine, colleghi imprenditori, giornalisti.

"Benvenuti, ha esordito, alla prima edizione di LetExpo la più grande fiera del trasporto e della logistica sostenibile in Italia che prende il via, qui alla Fiera di Verona, e che proseguirà per quattro intense giornate.

Prima dell'inizio dei lavori, alla luce dei terribili avvenimenti che stanno colpendo l'Ucraina, rivolgiamo un sentito pensiero ed esprimiamo a nome di tutta l'Associazione Alis la massima solidarietà e la nostra vicinanza all'intero popolo ucraino, ai bambini, alle donne, alle famiglie, ai lavoratori colpiti da questa tragedia e alle migliaia di persone che stanno vivendo momenti di grande apprensione per il destino dei propri cari. Colgo pertanto l'occasione per ringraziare tutti i soci di Alis che hanno inviato i propri camion da tutta Italia a supporto di opere umanitarie.

Ringrazio in modo particolare: il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, il ministro degli Affari Esteri Luigi Di Maio, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il presidente della Provincia di Verona Manuel Scalzotto, e il sindaco della città scaligera Federico Sboarina. che ci ospitano in questo meraviglioso territorio.

Ringrazio inoltre l'organizzazione di Veronafiere, il presidente Maurizio Danese ed il direttore Giovanni Mantovani, con i quali abbiamo fortemente voluto questo straordinario evento fieristico internazionale, gli ospiti presenti e tutti relatori del mondo della politica e delle istituzioni,



GUIDO GRIMALDI

dell'imprenditoria e dell'associazionismo nazionale ed internazionale.

Con loro i ministri, sottosegretari, leader politici, amministratori delegati di importanti aziende italiane e multinazionali, armatori, compagnie ferroviarie, porti e interporti, Università e centri di ricerca, enti benefici e Onlus, i moderatori che saranno sui nostri palchi per confrontarsi, discutere, proporre istanze sulla transizione ecologica, energetica e digitale, temi centrali del Pnrr e delle agende istituzionali di tutto il mondo.

Ma un ringraziamento ancora più grande va a tutti voi espositori, che con la vostra partecipazione dimostrate fiducia, sensibilità ed entusiasmo verso questo grande ed ambizioso progetto, che oggi è finalmente realtà.

LetExpo accoglierà in questi giorni 205 espositori tra aziende, enti, associazioni nazionali ed internazionali che rappresentano l'eccellenza e tutta la galassia del trasporto e della logistica; 4 padiglioni di cui uno interamente dedicato a progetti di inclusione, poiché non esiste sostenibilità ambientale ed economica senza quella Sociale.

Nel primo giorno abbiamo registrato 20mila accreditati e aspettiamo oltre 30mila visitatori. Abbiamo scelto di aprire la stagione degli eventi 2022 di Alis con una manifestazione fieristica perché il settore del trasporto e della logistica rappresenta una colonna portante per l'intera economia del nostro Paese.

Abbiamo creduto con convinzione in questo meraviglioso territorio perché Verona è una città simbolo sotto il profilo artistico e culturale, dichiarata patrimonio dell'Unesco, nonché una delle città più belle al mondo, la Regione Veneto e il Nord-Est rappresentano, grazie ai porti di Venezia e Trieste e all'Interporto Quadrante Europa, uno snodo strategico per la logistica intermodale che apre le porte del made in Italy all'Europa e al mondo.

Oggi siamo qui ad inaugurare LetExpo, promossa dalla nostra grande Associazione Alis che con orgoglio rappresento insieme alle 1.800 realtà ed imprese associate per un fatturato aggregato di 40 miliardi di euro, ma soprat-

tutto, 210mila lavoratori, uomini e donne che amiamo definire "il popolo del trasporto e della logistica", che rappresentano il vero capitale di ogni azienda, quello umano, e che anche durante i mesi più duri della crisi pandemica, grazie al loro impegno e coraggio, hanno contribuito a garantire la continuità dei servizi essenziali.

La situazione sta cambiando rapidamente, e la guerra ha senz'altro accentuato una già notevole spinta inflazionistica con l'aumento dei prezzi dei prodotti energetici e delle altre materie prime, che sta colpendo tanto le nostre imprese quanto l'intera società.

Le nostre aziende stanno vivendo un momento molto complesso, trovandosi a fronteggiare pesanti aumenti del costo di energia e carburanti giunti ai massimi storici, rischiando addirittura di non poter garantire il trasporto di beni essenziali ed i necessari approvvigionamenti.

Purtroppo la guerra, ed il conseguente rincaro energetico ha costretto i Paesi e le aziende a trovare alternative che però potrebbero trascurare, seppur speriamo solo momentaneamente, la sostenibilità ambientale.

Proprio nelle ultime settimane, infatti, in Italia ed in Europa i Governi sono pronti a riaprire le centrali a carbone, fino a poco tempo fa superate perché reputate troppo inquinanti, per garantire i beni energetici essenziali.

Ma ancora una volta, la nostra Associazione si dimostra lungimirante e virtuosa perché, mai come oggi, l'intermodalità marittima e ferroviaria diventa fondamentale rappresentando non più una scelta ma la vera alternativa se si vuole coniugare la sostenibilità economica e sociale con quella ambientale.

A confermare la scelta dell'intermodalità come la modalità più sostenibile e virtuosa, uno studio condotto da Srm-Intesa San Paolo e dal Centro Studi Alis dimostra che, solo nel 2021, il nostro cluster ha sottratto e trasferito dalle strade al mare e alla ferrovia in Italia e dall'Italia verso l'Europa oltre 5,6 milioni di camion, oltre 134 milioni di tonnellate di merci, favorendo così l'abbattimento di circa 4,8 mln di tonnellate di Co2 e risparmiando circa 2,2 miliardi di euro all'anno di costi di esternalità.

IL POPOLO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA SOSTENIBILI

Pertanto auspichiamo che le Istituzioni incoraggino e valorizzino questa modalità con misure incentivanti, come Marebonus e Ferrobonus, rendendole strutturali e aumentandone la dotazione finanziaria a 100 milioni di euro all'anno per ciascuna misura.

Il tutto, unitamente ad azioni volte a detassare e decontribuire il personale viaggiante delle imprese di trasporto e logistica, che oggi più che mai soffrono una grave carenza: solo in Italia le figure di autisti mancanti sono 17mila, mentre in Europa addirittura 331mila. Ed anche in questo caso l'intermodalità viene in soccorso della mancanza di risorse umane.

Ma un primo ed importante passo avanti è stato l'approvazione nel DL Milleproghe di un fondo da 25 milioni di euro per formare circa 10mila giovani autisti in 5 anni, una misura che è sempre stata tra le istanze portate avanti da Alis e che oggi vede la sua realizzazione.

Quella che inizia oggi è LetExpo: una fiera innovativa, trasversale, dinamica, in cui si incoraggia il confronto tra istituzioni pubbliche e private, l'iniziativa imprenditoriale, mettendo al centro del dibattito l'importanza della sostenibilità,

la necessità di avere infrastrutture moderne e più efficienti così come porti ed interporti sempre più connessi, non solo per favorire la filiera logistica, ma garantire all'intera economia del nostro Paese di assumere un ruolo centrale nel mercato globale.

Ma riteniamo che la crescita e lo sviluppo di questo nostro importante settore debba passare anche attraverso le nuove generazioni e siamo certi che la presenza qui a LetExpo di tante Scuole superiori, ITS e Università di tutta Italia, possa contribuire a definire importanti percorsi di formazione, creare nuova occupazione e valorizzare il capitale umano. Percorsi, questi, condivisi e portati avanti da Alis Academy.

Alis è quindi formazione, ma anche inclusione e trasversalità.

Alis è Europa, per potenziare e sviluppare il made in Italy nello scenario euro-mediterraneo.

Alis è Informazione con l'innovazione e la digitalizzazione dei suoi progetti editoriali, come:

- Alis Channel la prima Tv del trasporto e della logistica che ha già raggiunto oltre 14 milioni di visualizzazioni;
- Alis Magazine, la nostra rivista mensile, diventata già un punto di riferimento non solo per il nostro cluster, ma per l'intero settore e per i protagonisti del mondo istituzionale, imprenditoriale, associativo e formativo.

Alis è Sociale, e a testimonianza di una profonda sensibilità nei confronti delle fasce più deboli abbiamo dedicato un intero padiglione ad iniziative promosse da Associazioni ed Onlus impegnate concretamente nel sociale.



Italia sempre più COMPETITIVA E SOSTENIBILE

Siamo inoltre orgogliosi di devolvere in beneficenza parte del ricavato dell'evento a favore della popolazione ucraina ed in particolare alle donne ed ai bambini per cercare di rispondere ai bisogni immediati di persone che stanno vivendo la tragedia di una guerra, lontane dalla propria terra e dalle proprie famiglie.

Concludo ringraziando tutti voi per essere qui a questa meravigliosa "Expo", che sono certo sarà la prima di tante altre edizioni, con l'impegno di rappresentare un'Italia sempre più competitiva e sostenibile mettendo in campo, qui a "LetExpo", i nostri valori, le nostre proposte, le nostre idee.

CON LETEXPO NON RIPARTE SOLO LA LOGISTICA, MA L'INTERA ECONOMIA DEL PAESE



Marcello Di Caterina, direttore generale di Alis, insieme al presidente Guido Grimaldi ed ai collaboratori della struttura, è stato uno dei massimi artefici dell'organizzazione della Fiera scaligera. Come consuetudine, Di Caterina ha risposto alle nostre domande con amabile e consumata competenza.

LETEXPO: LOGISTICA, ECO, TRASPORTI. ORMAI UNA SORTA DI INSCINDIBILE TRINITÀ?

Sì, ne siamo stati sempre convintamente coscienti, da quando abbiamo fatto nascere ed avviato Alis conferendole l'impronta di un'associazione tesa al perseguimento del prioritario obiettivo della sostenibilità ambientale e sociale collegate, naturalmente, ad una sana finalità economica produttiva, capace di portare lavoro e benessere.

In questo momento, più che mai, si avverte l'urgenza di provvedimenti volti a ridurre concretamente i costi, rappresentati, per un buon 30%, dall'inarrestabile caro carburanti e dai rincari del gas e dell'energia nel suo complesso.

Sono, appunto, queste le tematiche che meritano l'attenzione maggiore da parte di tutti ed in primis delle istituzioni e del governo a cui com-

MARCELLO DI CATERINA



pete il compito – certo non facile, ma assolutamente necessario – di dare sicurezza ed infondere fiducia ai settori dell'autotrasporto e della logistica che continuano, con difficoltà crescente, a garantire la stabilità sociale assicurando l'approvvigionamento dei supermercati, delle farmacie e degli ospedali. Tutto questo può essere dato per scontato, ma occorre ricordare che tutte le nostre sicurezze passano proprio attraverso il trasporto e il senso del

dovere degli addetti al comparto. Quindi il trasporto e la supply chain devono essere ad ogni costo garantite e protette, non solo per quanto riguarda il nostro Paese, ma anche per il resto del continente.

Alis, come sempre, farà quanto è in suo potere per sostenere ed aiutare l'universo dell'autotra-

sporto e, a nome di tutti gli associati, rivolgo un sincero grazie ai trasportatori presenti oggi a Verona per significare tangibilmente con la loro partecipazione tutto l'apprezzamento per un evento che vuole far ripartire non solo il mondo della logistica e del cluster, ma l'economia dell'intero Paese.

BISOGNERÀ RIPENSARE IL MODELLO SU CUI SI BASANO IL TRASPORTO E LA LOGISTICA?

Il modello è ancora quello che andiamo proclamando da tempo: sostenere ed incentivare sempre di più il trasporto marittimo e ferroviario. Oggi possiamo disporre di navi altamente ecologiche capaci di trasportare 500 camion, esse, fra l'altro, durante la sosta in porto, si alimentano con batterie al litio ed hanno la possibilità di essere sempre più performanti mentalmente e economicamente.

I treni attualmente dispongono di capacità tali da poter realizzare dei corridoi transalpini ca-

paci di far arrivare le merci nel nord Europa con la massima celerità. Il messaggio che, in coscienza, ci sentiamo di sottoscrivere, è ancora lo stesso: l'intermodalità, che una volta era un desiderio, oggi rappresenta addirittura una necessità imprescindibile per il paese e per tutti quelli che hanno bisogno di credere in un'economia positiva.

Con il conflitto in atto fra la Russia e l'Ucraina, l'Italia assume maggiormente l'identità di un modello strategico per l'Europa intera.

**FEDERAZIONE
DEL
mare**

FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

www.federazione-del-mare.it



ECO

Promoted by



Organized by



In cooperation with



OLTRE CHE PER NECESSITÀ, COME ACCENNATO, PUÒ IL TERMINE INTERMODALITÀ FARE RIMA ANCHE CON COMPETITIVITÀ?

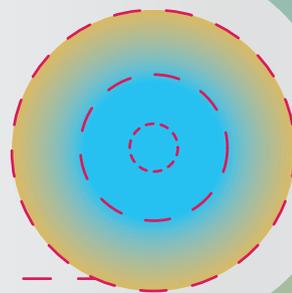
Categoricamente sì. Da sempre sosteniamo che la competitività passa attraverso un trasporto intelligente cioè che sappia usare al meglio l'elemento strada, gli interporti e i porti, con tutti i servizi offerti dalle Autorità di Sistema portuale.

Da qui l'esigenza che le varie componenti di questo sistema siano sempre più unite e coese, come avviene qui a LetExpo dove il cluster è pressoché totalmente presente: trasporto, AdSp, università, centri studi e di formazione, servizi collegati al trasporto. Un cluster compatto incoraggia a credere in un sistema e in una strategia di sostenibilità economica che sicuramente non potranno che risultare vincenti.

COSTRUIRE UNA REALTA' UNICA E INTERCONNESSA




LIVORNO




PIOMBINO




LE ISOLE



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

www.portialtotirreno.it



I PORTI: ELEMENTI FONDAMENTALI NEL PERCORSO DELLA LOGISTICA

Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, non poteva mancare a LetExpo Verona. La sua struttura ha allestito uno stand in cui è confluita la quasi totalità delle AdSp italiane.

Assoport, con il suo ufficio comunicazione, vanta un'esperienza decennale per l'organizzazione di eventi e il risultato della quattro giorni di Verona ne è plastica attestazione.

PRESIDENTE PERCHÉ PARTECIPARE A LETEXPO COME ASSOPORTI?

Perché Assoport è, a pieno titolo, una fiera della logistica internazionale e perché intendiamo sottolineare quanto i porti e la portualità si configurino come elementi fondamentali nel percorso della logistica. Presentarci insieme ci è sembrato un bellissimo segnale di coesione e di impegno per essere sul tema.

IN QUESTI GIORNI, COMMENTANDO LA CRISI RUSSO-UCRAINA, HA PARLATO DI UNA "NUOVA IMPREVEDIBILITÀ"...

Purtroppo nella competizione mondiale economica sono entrati con prepotenza fattori che mai avremmo potuto attenderci: l'impiego delle armi da guerra più micidiali. Ciò sta generando profonda incertezza, preoccupazione e nervosismo poiché si tratta di un elemento del tutto impreveduto riguardo ai temi



RODOLFO GIAMPIERI

di una sana competitività nella società civile. Non avremmo potuto, infatti immaginare che nel 2022 diatribe tra stati potessero risolversi con le armi; ciò è veramente ingiustificabile e, direi, imperdonabile.

Quindi l'imprevedibilità, già affacciata con la pandemia, è esplosa con forza e con una violenza tale che nessuno avrebbe potuto prevedere e che ha messo in discussione la libertà dei singoli: tutti siamo rimasti a casa preoccupati, tutti ci siamo difesi con le mascherine, poi, fortunata-



mente, è arrivato il vaccino. Si tratta di variabili importanti che stanno assumendo le caratteristiche di un sistema all'interno degli elementi competitivi e su questo punto

VOLENDO TROVARE UN PO' DI OTTIMISMO, POSSIAMO PARLARE DEI DATI 2021 PRESENTATI DA ASSOPORTI ?

Come spesso accade, è proprio quando si prova ad uscire da eventi negativi che nascono delle opportunità. Nel 2021 si era avuta una buona ripresa rispetto al 2020, l'avevamo prevista e si è verificata apparendo un po' più evidente nel settore merci che in quello passeggeri che, invece, risente tutt'ora della ridotta possibilità di spostarsi. Un discorso a parte meritano le crociere che, nel 2020, erano state quasi azzerate nella realtà italiana e mondiale.

dovremo ragionare molto perché sarà l'imprevedibilità, non la guerra, a far parte del mondo del futuro.

Quindi... sì, c'è stata una ripresa, anche se ancora non possiamo parlare dei numeri del 2019, ma la tendenza è estremamente positiva. Oggi, però, viviamo una situazione - come dicevo - molto pesante e nuova, non prevista né preventivabile. Sono i cannoni che tuonano in giro per l'Europa e che speriamo tacciano presto ad essere protagonisti e per questo la profondità della crisi sarà determinata dal protrarsi di questa tempesta assai poco commendevole per l'intero genere umano.

CONFLITTO RUSSO-UCRAINO: COINVOLTI ANCHE I MARITTIMI



Mario Mattioli, presidente di Confitarma, è naturalmente preoccupato per l'intensificarsi della guerra e si sofferma a considerare, fra l'altro, anche il problema dei marittimi russi e ucraini che costituiscono il 15% del personale imbarcato nel mondo.

MARIO MATTIOLI

QUANDO LA QUESTIONE DEI MARITTIMI, LEGATA ALLE DIFFICOLTÀ DEI CAMBI DEGLI EQUIPAGGI DURANTE LA PANDEMIA, ANDAVA PIAN PIANO RISOLVENDO SI È SCOPPIATA LA GUERRA IN UCRAINA. CONFITARMA HA MOTIVO DI PREOCCUPARSI PER LA SITUAZIONE DEI MARITTIMI A BORDO DELLE NAVI?

Siamo preoccupati, ma lo siamo soprattutto per quei marittimi di nazionalità ucraina e russa presenti anche sulle nostre navi. In questo momento, le unità italiane, in forza di una circolare del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, non possono operare all'interno della zona economica esclusiva russa e lo stesso vale anche per la zona economica esclusiva ucraina.

Quindi alle navi battenti bandiera italiana sono

(giustamente) interdetti gli scenari di guerra. A livello mondiale i russi e gli ucraini rappresentano circa il 15% dei marittimi e anche noi ne abbiamo fra i componenti dei nostri equipaggi. Per essi la vera preoccupazione risiede, ovviamente, nella difficoltà di poter essere rimpatriati e, soprattutto per quanto riguarda i marittimi di nazionalità russa, nella difficoltà di essere pagati causata dagli embarghi applicati agli stati belligeranti.

Diciamo, dunque, che siamo in generale preoccupati poiché certamente il conflitto è qualche cosa di drammatico e nessuno di noi avrebbe mai voluto vedere le immagini di questi giorni, specialmente negli anni 20 del terzo millennio. Sono visioni veramente insostenibili e terribili da sopportare. Riteniamo, comunque, di non avere grandi problemi per quanto riguardano

gli equipaggi di nazionalità comunitaria imbarcati sulle nostre navi a cui è preclusa la possibilità di raggiungere le aree in conflitto. Qualche timore, invece, lo abbiamo per di coloro che hanno grande difficoltà, se non l'impossibilità, di poter essere rimpatriati e, come dicevo poc'anzi, esistono problemi davvero seri per il pagamento degli stipendi.

FOCALIZZANDOSI SULLA SITUAZIONE ITALIANA, LO SHIPPING CONTINUA A CHIEDERE UNA GOVERNANCE UNITARIA, MA IN ITALIA ESISTONO PROFESSIONALITÀ ADATTE A QUESTO RUOLO?

Io credo di sì. L'Italia ha ottime professionalità e soprattutto tanta voglia di fare. Il vero tema è un altro. Diverse volte ho usato questo curioso parallelismo: l'Italia ha due problemi antitetici, due malattie in un corpo solo, cioè siamo bulimici e anoressici allo stesso tempo. Bulimici perché abbiamo una sovra produzione normativa stratosferica e, spesso, di qualità almeno dubbia e, come è facilmente intuibile, tante più norme ci sono, tanto più difficile è farle rispettare e, dunque, siamo anoressici nella fase di controllo.

Credo sia veramente necessario poter contare su una governance più focalizzata verso lo sviluppo importantissimo della Blue Economy. Noi oggi dialoghiamo con otto dicasteri diversi, ciascuno per problematiche diverse, ma che, talvolta, finiscono addirittura per sovrapporsi. Questo ci rende la vita estremamente difficile. Paesi che hanno una flotta inferiore alla nostra, come ad esempio la Francia, da tanti anni hanno istituito un Segretariato per il mare ed oggi hanno un vero e proprio Ministero a ciò dedicato, simile a quello che avevamo anche noi e che non rimpiangeremo mai abbastanza. Ritengo, perciò, che in Italia dovremmo andare in quella direzione. In realtà abbiamo visto che con gli accorpamenti dei ministeri nel corso degli anni, lo shipping e il trasporto marittimo sono entrati in quell'enorme ministero la cui ultima denominazione (che, a ben vedere, dice tutto e niente ndr) è ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili.

Quello che noi abbiamo visto è anche una riduzione, non della professionalità, perché,

non ostante tutto, ne abbiamo ancora parecchia, ma del numero di persone. Quindi è vero che le competenze sono importanti, ma bisogna anche avere i numeri per metterle a frutto. Abbiamo assistito ad un depauperamento dell'aspetto legato al trasporto marittimo, non certamente in termini di preparazione, ma soprattutto in termini numerici.

Questo, onestamente, un po' ci dispiace e credo che abbia provocato e provocherà diversi problemi nel corso degli anni, perciò chiediamo, veramente a gran voce, di dar vita ad una riforma che semplifichi il sistema dal punto di vista normativo, ma soprattutto abbiamo bisogno di un punto di riferimento univoco per tutto ciò che è connesso allo sviluppo della Blue Economy che - non dimentichiamolo - è un po' il nostro petrolio



Combined advantage for logistics



Hupac Group – count on us.

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

Intermodal
for climate

HUPAC
moving together

www.hupac.com



AUTOMOTIVE IN AFFANNO, SI ATTENDE FINE PANDEMIA E PACE

Costantino Baldissara, direttore commerciale del Gruppo Grimaldi, durante la quattro giorni della Fiera Alis non si è ...sottratto ad una nostra intervista rispondendo a domande sull'automotive, settore che lo vede da sempre impegnato in prima fila.



COSTANTINO BALDISSARA

PURTROPPO, NEGLI ULTIME TEMPI, LE PREVISIONI PER IL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE NON SONO STATE OTTIMISTICHE. UN COMUNICATO DELL'ECG DI QUESTI GIORNI PONE IN EVIDENZA DIVERSI PROBLEMI LEGATI AL SETTORE DELLE AUTO.

Se proprio vogliamo cercare una buona notizia, questa è nel fatto che, nel lungo medio termine, le prospettive sono certamente positive, tant'è che il Gruppo Grimaldi sta per varare un piano d'investimento molto impegnativo per la costruzione di cinque navi car carrier con una capacità di 9.400 autovetture, oppure di 6 km di camion e circa 2.800 autovetture. Saranno, nel loro genere, le navi più grandi del mondo.

Sono veramente dei giganti, ben costruiti anche con un occhio rivolto alle qualità estetiche. Insomma, oltre ad essere le navi più grandi, saranno anche le più belle. Nell'immediato, purtroppo il settore vive una grande sofferenza. Il comunicato di ECG a cui lei ha fatto riferimento, manifesta ancora ulteriori problemi, non ultimo quello dell'aumento vertiginoso del costo dei carburanti. Adesso sembrerebbe manife-



starsi una nuova revisione dei volumi prodotti quest'anno, con una diminuzione di 5 milioni di auto, quindi la produzione mondiale passerà dagli 86 milioni di vetture prodotte ad 81 milioni sopra tutto perché l'Ucraina è un grandissimo produttore, quasi in esclusiva, di cablaggi, ma anche di gas neon che alimenta la produzione di microchip.

Sono già state notificate chiusure di fabbriche in Germania ed anche in altri Paesi, però è anche vero che il mercato, in qualche modo, sa quasi sempre adattarsi alle nuove situazioni. Qualcosa è accaduto proprio in questi giorni: la Volkswagen ha deciso di trasferire la produzione dall'Europa verso gli Stati Uniti, un mercato che finora era stato considerato eccessivamente oneroso per la costruzione di autovetture. Il settore dell'auto vive una fase di grandissima rivoluzione, in Italia circolano oltre 20 milioni di vetture non più giovanissime che, magari, hanno superato i dieci anni e che consumano troppo carburante e, conseguentemente, producono troppa CO₂. Ciò non piace all'Europa, ma direi al mondo intero.

Le auto da rimpiazzare sarebbero, dunque, una ventina di milioni; mediamente, in Italia si vendono un milione e mezzo di auto all'anno, nei tempi migliori anni si arrivava a due milioni, quindi la prospettiva è solamente quella di

un incremento dei volumi di vendita e, naturalmente, del trasporto, proprio perché l'utenza dovrebbe sostituire l'auto alimentata a benzina o gasolio, con una nuova vettura ibrida o elettrica. Oggi tale tipologia di autovetture è abbastanza disponibile, diversamente da tre o quattro anni fa, ci sono già diversi prodotti elettrici che sono più competitivi rispetto al passato.

Purtroppo nessuno aveva previsto la pandemia, nessuno aveva potuto prevedere la guerra. Ci auguriamo che queste siano le ultime mancate previsioni e che appena si potrà tornare a vivere in pace e senza che la pandemia blocchi nuovamente le stabilimenti, come sta avvenendo oggi in Cina, dove un lockdown sta per bloccare non so quante migliaia di fabbriche, dovremmo avere un periodo abbastanza florido. Fra quelli che ne trarranno maggiori vantaggi ci sarà sicuramente il porto di Livorno per la sua posizione centrale nella geografia e nella distribuzione in Italia. Le auto saranno sempre meno personalizzate, verrà sempre più richiesto un centro di distribuzione comune per vari clienti, quindi sicuramente Livorno vedrà nei prossimi anni un incremento dei volumi di traffico, salvo il manifestarsi di un ennesimo problema che nessuno avrebbe potuto prevedere.

DARSENA EUROPA RILANCERÀ LIVORNO IN CAMPO EUROPEO



Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, ha partecipato alla Fiera Alis nello stand allestito da Assoport. Non poteva mancare un suo intervento sulla darsena Europa che dovrebbe imprimere al porto di Livorno un decisivo rilancio e collocarlo definitivamente fra gli scali marittimi più importanti d'Europa. Ai nostri microfoni ha parlato di competitività e di progetti futuri.

QUALI SONO LE CARATTERISTICHE PIÙ INTERESSANTI DELLO SCALO LABRONICO?

Livorno è un porto con diverse caratteristiche che lo portano ad essere uno dei tre più importanti d'Italia e, per alcune tipologie di traffici, ad occupare addirittura la prima posizione. Gode anzitutto di un'ottima collocazione e, già oggi, è dotato di ottime infrastrutture e, naturalmente, nel giro di qualche anno, ne avrà anche di più importanti e più efficienti grazie agli interventi ormai iniziati per la realizzazione della darsena Europa e non solo. Questi lavo-



LUCIANO GUERRIERI

ri consentiranno al porto di poter contare su maggiori spazi operativi e di una maggiore accessibilità, sia terrestre che marittima. Inoltre, abbiamo la possibilità di avere un retro porto importante, senza dimenticare il capitale umano, senz'altro all'altezza della situazione, che sta continuamente progredendo. Ci sentiamo tutti impegnati a fare squadra, per portare Livorno ed il nostro sistema portuale a progredire e a conseguire risultati sempre più ambiziosi



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



IN MERITO ALLA TRANSIZIONE ENERGETICA, IN QUALE MISURA I PORTI ITALIANI POTRANNO FARE LA LORO PARTE?

Sicuramente potranno e possono fare molto. Noi, ad esempio, siamo impegnati in larga misura in diversi progetti dal valore economico importante che, nell'arco di tre o quattro anni dobbiamo portare a termine. Si tratta di interventi per un valore che si aggira intorno ai 110 milioni. Mi riferisco, in primo luogo, al cold ironing, cioè l'elettificazione delle banchine del porto di Livorno per un importo di 44 milioni, di cui potranno usufruire sicuramente l'area crocieristica, i contenitori, ma anche l'area commerciale.

Qui le navi ormeggiate in banchina potranno utilizzare l'energia elettrica, con il notevole risultato di abbattere l'inquinamento atmosferico.

Ma non si tratta solo di questo. Abbiamo avuto, proprio in questi giorni, un finanziamento nell'ambito del Pnrr dal Mite, il ministero della Transizione ecologica, relativo a diversi progetti, tutti molto interessanti, che vanno dalla produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, come il solare e l'eolico, al locomotore ad idrogeno e a mezzi elettrici anche per gli operatori, non solo per l'Autorità di Sistema. Insomma, un pacchetto di iniziative che nel giro di qualche anno cambieranno qualitativamente i nostri porti, in particolare quello livornese.



GIOIA TAURO STA CRESCENDO PERCHÉ ABBIAMO INVESTITO NELLE BANCHINE

ANDREA AGOSTINELLI



Tra i relatori del panel “La competitività della portualità nazionale”, il presidente dell’Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha posto l’attenzione sulle ottime performances raggiunte dallo scalo portuale di Gioia Tauro, che si conferma il primo porto nazionale nel settore del transhipment (3.146.533 teus nel 2021) e che continua a crescere anche nel 2022.

“I numeri sono dalla nostra parte, sono numeri importanti, ha dichiarato Agostinelli. Dopo aver confermato il primato nazionale di settore, ora, già nei primi due mesi del 2022, abbiamo registrato un ulteriore aumento del 28,5% dei traffici container, rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. Tutto questo è la conseguenza dei grandi investimenti portati a termine e di quelli in corso, avviati anche con il terminalista”.

Nel corso del suo intervento, in occasione della prima edizione di LetExpo, il presidente Agostinelli, nell’evidenziare il grande slancio della movimentazione container, ha anche sottolineato

l’importanza della diversificazione delle attività portuali dello scalo calabrese, grazie all’avvio del gateway ferroviario, alla viabilità portuale interna e al completamento in corso della ban-

china di ponente, finanziata con fondi del Pnrr, che ospiterà il bacino di carenaggio.

Agostinelli si è, quindi, soffermato sul terminal Automar spa, specializzato nella movimentazione delle autovetture: “Sono egualmente soddisfatto del lavoro di questo terminalista. Ha detto. Nonostante la globale crisi dell’automotive, per cui sta attraversando un periodo di cassa integrazione, mi piace usare una citazione per dire che, in questa situazione di difficoltà, sta procedendo “in direzione ostinata e contraria”, dimostrando grande entusiasmo e impegno nel far lavorare i propri dipendenti e, nei momenti di picco, anche i lavoratori della nostra Gioia Tauro Port Agency. Per cui, credo si possa immaginare un prossimo futuro di crescita, anche, in questo settore per il nostro porto”.

Nell’intervenire in merito al percorso da tracciare rispetto alla sostenibilità energetica nel porto di Gioia Tauro, Agostinelli ha parlato di un progetto di sistema, in corso di studio e pianificazione, al fine di dotare lo scalo dell’energia sostenibile necessaria di cui avrà bisogno nel prossimo futuro.



FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



AIR
TRANSPORTATION



LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



CUSTOMS
BROKERS



VAT TAX
DEPOSIT



CONTACT US AT

Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434

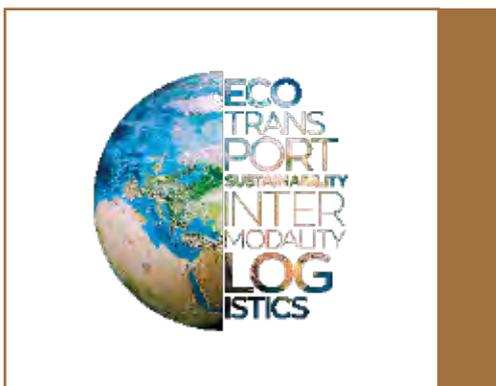
E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI

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

SEDE LEGALE

Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)



SIAMO AI LIVELLI PRE PANDEMIA PARTITI 16MILA TRENI

Matteo Gasparato, presidente del Consorzio Zai – Quadrante Europa e presidente Uir (Unione Interporti Riuniti) da noi incontrato durante i quattro giorni di Fiera ha rilasciato per Il Messaggero Marittimo le dichiarazioni che seguono.

QUALI SONO LE PIÙ IMPORTANTI EVIDENZE EMERSE DALL'ULTIMO BILANCIO DELL'INTERPORTO QUADRANTE EUROPA.

Quello che ci incoraggia a ben sperare sono i più o meno 16 mila treni che siamo tornati a riempire e far viaggiare tornando, quindi, ai livelli pre pandemia. Per l'esattezza parliamo di 15.743 convogli e, come si evince dai calcoli, si tratta di un risultato importantissimo poiché i mezzi pesanti che vengono trasferiti su rotaia e partono per trenta diverse destinazioni del Nord Europa sono circa 500 mila. Con questi numeri possiamo a pieno titolo affermare che abbiamo sostanzialmente risollevato il settore.

L'INTERPORTO È IN ATTESA DI ULTERIORI COLLEGAMENTI PER AMPLIARE LA PROPRIA ATTIVITÀ?

Sì, oltretutto abbiamo lavorato a stretto contatto con il ministero delle Infrastrutture e, tra il 2020 ed oggi, abbiamo pubblicato due bandi che riguardano,



MATTEO GASPARATO

ovviamente, tutti gli interporti per circa 110 milioni che serviranno per gli ammodernamenti dell'ultimo miglio ferroviario, per l'acquisto di locomotori, oltre che di gru semoventi su gomma. Insomma, siamo intenzionati a potenziare il settore proprio perché abbiamo l'assoluta convinzione di rappresentare una delle risposte (e certamente non fra le ultime) che possiamo dare al Paese da un punto di vista di transizione ecologica e di risparmio, considerando anche il difficile frangente che ci vede colpiti dal caro energia e dal caro carburanti

DURANTE LA PANDEMIA AVETE DOVUTO RIORGANIZZARE LA VOSTRA STRUTTURA. POSSIAMO TROVARE QUALCOSA DI POSITIVO IN TUTTO QUELLO CHE È ACCADUTO IN QUESTI DUE ANNI?

Purtroppo ci siamo dovuti completamente reinventare, nel senso che ci siamo trovati a dover garantire l'apertura dei nostri terminali nelle ventiquatt'ore altrimenti gli utenti finali, i cittadini, non avrebbero avuto nelle loro case i prodotti necessari per vivere o per curarsi. Quindi noi abbiamo dovuto "convincere" i nostri dipendenti a lavorare con turni massacranti. Non dobbiamo pensare che a sopportare sacrifici eccezionali siano stati solo gli operatori delle forze dell'ordine e del sistema sanitario, anche i nostri addetti all'autotrasporto si sono responsabilmente sottoposti a turni - passate-mi il termine - "massacranti". Essi hanno dato veramente moltissimo, anche al di là di quanto era lecito attenderci. Abbiamo fronteggiato l'emergenza riorganizzando il lavoro e siamo riusciti a dare ai nostri cittadini risposte concrete ed efficaci riuscendo, praticamente sempre, a non far mancare in alcun caso il necessario.

L'INTERPORTO COME HA REAGITO ALLA CRISI UCRAINA?

Diciamo che – almeno per adesso - noi siamo stati colpiti meno di altre realtà, poiché le nostre destinazioni sono quasi esclusivamente la Germania ed il Nord Europa.

E' chiaro, però, che la crisi, il blocco dell'arrivo di alcuni prodotti e la situazione che è venuta a crearsi hanno provocato notevoli difficoltà. C'è da dire che abbiamo saputo reagire validamente anche dal punto di vista sociale e questo è molto importante. Siamo divenuti uno dei tre centri nazionali di approvvigionamento della merce per poi ripartire con i nostri autotrasportatori e rifornire direttamente le città ucraine. Quindi noi, sempre e da sempre al servizio del trasporto delle merci destinate ai nostri cittadini, abbiamo dimostrato di saperci, all'occorrenza, configurare anche come polo di solidarietà per il mondo.



L'IMPRONTA DI PASQUALINO MONTI SUI PORTI DELLA SICILIA OCCIDENTALE

PASQUALINO MONTI



Pasqualino Monti è il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar di Sicilia occidentale. Dal momento della nomina ha ristrutturato, ammodernato, trasformato e potenziato i porti del sistema palermitano ricevendo ampi consensi dal ministero e dalla Regione. Lo abbiamo incontrato a Verona e lo abbiamo intervistato per saperne di più.

NEL SUO INTERVENTO A LETEXPO LEI HA PARLATO DI PROGETTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEI PORTI RIENTRANTI NELLA SUA GIURISDIZIONE IN CUI SONO STATE PENSATE INFRASTRUTTURE ATTE A SEGUIRE IL MERCATO. POTREBBE SEMBRARE UN'AFFERMAZIONE BANALE, INVECE NON LO È.

Non lo è, purtroppo, e a maggior ragione nel nostro Paese. Noi abbiamo seguito la linea del mercato ed è inutile che continuiamo a costruire cattedrali nel deserto con l'unico obiettivo di perseguire l'offerta. Penso sia meglio con-

centrarsi su quelle che sono le reali necessità del mercato, che deve essere affrontato in termini promozionali e concordando con esso la costruzione di infrastrutture. Quando prima ho inteso parlare di partenariato pubblico privato, mi sono sentito orgoglioso e fiero del fatto che noi abbiamo concluso due procedimenti di partenariato pubblico privato, abbiamo concluso accordi che legano i grandi soggetti, i grandi players internazionali ai nostri tre scali per i prossimi trent'anni, sia nel settore crociere che in quello ro-ro, includendo anche il settore industriale e la nautica da diporto.



ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

UNO DEI PROGETTI DI CUI HA PARLATO PER IL PROSSIMO FUTURO RIGUARDA UN GIACIMENTO DI GAS DI FRONTE ALLE COSTE DI GELA....

Sì, proprio nel mare di casa nostra abbiamo due giacimenti chiamati Argo e Cassiopea, sono conosciuti dal 2014. Le opposizioni, i permitting ambientali, i no ideologici, hanno portato il Paese a dover affrontare il tema una volta scoppiata la guerra in Ucraina ed oggi, finalmente, dopo dieci anni e solo a causa della situazione di conflitto, si è avuto lo sblocco delle autorizzazioni, e si potrà dunque procedere con le trivellazioni. In tal modo, nel 2024, proprio da questi due giacimenti, potremo estrarre due miliardi di metri cubi, che rappresentano quasi il 100% (per l'esattezza il 90%) del gas prodotto in Italia. Poi pensiamo seriamente alla logistica per i nostri porti, per Porto Empedocle, per Gela, per Licata, sono investimenti in cui Eni si impegnerà per circa 700 milioni che vanno, comunque, nella direzione di dare anche lavoro.

IL PORTO DI PALERMO VIVE UNA SITUAZIONE PARTICOLARMENTE FLORIDA, SULLE CROCIERE COSA PUÒ DIRE PER IL FUTURO?

Per le crociere tutti auspichiamo che il flagello della pandemia passi presto. Spero che i passeggeri possano essere lasciati liberi di circolare sulle navi, di poter sbarcare liberamente. Abbiamo operato un investimento importante con gli armatori delle navi crocieristiche. Due delle più importanti compagnie hanno deciso di investire nei nostri scali oltre 160 milioni nei prossimi trent'anni e quindi non possiamo che augurarci che il mercato riprenda il prima possibile. Le crociere configurano un prodotto talmente vincente, talmente eccezionale che ha saputo crescere e resistere a qualunque crisi, sono convinto che a breve il settore riprenderà a correre come avveniva nel recente passato.



FIRMATO PROTOCOLLO D'INTESA PER HYPER TRANSFER

LUCA ZAIA



Luca Zaia presidente della Regione Veneto ha ... giocato in casa a Verona e naturalmente non ha fatto mancare un suo intervento di apertura alla Fiera organizzata da Alis. Pubblichiamo la nota che ha inviato al nostro quotidiano.

Ho firmato oggi un Protocollo che è il frutto di una grande visione: tutte le innovazioni sono sempre state il frutto di grandi visioni. Stiamo celebrando oggi una pagina di storia della quale riusciremo a cogliere la portata in futuro, ma oggi poniamo le basi per un modello in cui la tecnologia applicata alla mobilità consentirà di pensare ad un sistema interconnesso di reti, sostenibile ed efficiente. Rendere concretizzabile il raggiungimento di una velocità di 1223 km/h rappresenterà una vera e propria rivoluzione, trasformando radicalmente trasporti, territorio e sistema economico”.

Così il presidente della Regione Luca Zaia com-

menta la sottoscrizione, avvenuta a Verona nell'ambito di LetExpo, del Protocollo d'Intesa tra Mims, Regione del Veneto e Concessioni Autostradali Venete, per la sperimentazione della tecnologia Hyper Transfer. Firmatari del documento, oltre al Presidente Zaia, il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, e l'Amministratore delegato di Cav, Ugo Dibbennardo.

Il Protocollo d'Intesa è volto all'avvio degli approfondimenti funzionali e progettuali atti all'individuazione di un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato

e resistenza aerodinamica controllata completamente sostenibile ed a basso consumo di energia. Molteplici gli effetti derivanti dalla sperimentazione: riduzione del traffico veicolare pesante, diminuzione dei tempi di trasporto tradizionali e del relativo consumo energetico, tutela dell'ambiente e maggiore sostenibilità, maggiore sicurezza stradale, migliore congiunzione ed interconnessione tra sistemi di trasporto e smart cities.

Il provvedimento rientra sia nell'ambito del piano strategico per l'Italia -volto a riformare il sistema infrastrutturale salvaguardando obiettivi come sostenibilità, innovazione, coesione sociale e digitalizzazione, condivisi con quelli dell'Unione europea- sia nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti, che prevede, tra le altre misure, di promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità in particolare per il trasporto passeggeri e merci, in un contesto capace di integrare ricerca ed innovazione e promuovendo il coinvolgimento sinergico di attori pubblici e privati.

Il Veneto è infatti la prima Regione ad avviare una simile sperimentazione i cui vantaggi saranno trasversali: ne trarranno beneficio le nostre 450mila imprese e il nostro modello di distretto industriale diffuso, per il quale l'intermodalità e la connessione di reti sono cruciali, ma ne beneficerà anche il territorio in termini di sostenibilità e impatto ecologico ed energetico; si ridurrà inoltre il traffico pesante sulle strade, a favore della sicurezza. Spero, ha concluso il presidente, di vedere questo progetto per il 2026 e ringrazio sin d'ora il ministro Giovannini e Cav per aver individuato nella nostra Regione il contesto migliore per la sperimentazione.

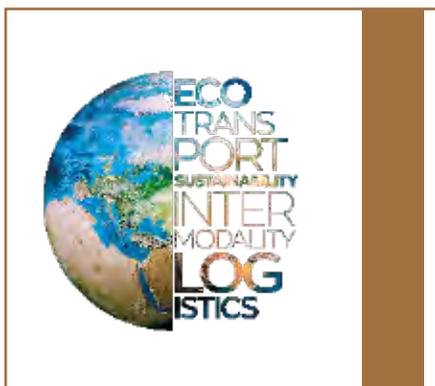




Strutture, servizi, tecnologie e processi certificati dedicati alla logistica integrata. Il tuo partner per muovere le merci nel mondo.



Pensiero logistico. Anima intermodale
www.cepimspa.it



CEPIM IMPEGNATA AD ACCOGLIERE TRENI DA 750 METRI



GIANPAOLO SERPAGLI

Gianpaolo Serpagli, presidente Cepim, interporto Parma, un impianto ai vertici europei con importanti infrastrutture in programma e con traffici che, non ostante il periodo, sono da considerarsi in netta ripresa.

Presente a Verona ha risposto a una serie di domande proposte dagli inviati del nostro quotidiano.

PRESIDENTE, SE GUARDIAMO AL FUTURO DI CEPIM, COSA POSSIAMO DIRE?

CePIM è impegnata nella realizzazione di una infrastruttura fondamentale per il futuro del "sistema Parma" e dell'Emilia occidentale, in sostanza stiamo portando a compimento i lavori del terminal ferroviario.

Si tratta di un intervento importante che doterà CePIM di una infrastruttura veramente al passo con i tempi e ci consentirà di accogliere treni di taratura europea, cioè di 750 metri di lunghezza.

Crediamo che questo sia il nostro futuro, e per questo già il sistema Parma si è concentrato sull'investimento, Abbiamo ricevuto significative manifestazioni di interesse anche da altri partner privati in vista di un futuro che riteniamo fondamentale per il movimento delle merci.: Abbiamo assistito ad un considerevole incremento della quantità di treni all'interno dell'interporto di Parma, ma anche di tutti gli interporti italiani, crediamo, infatti che disporre di un terminal di tale portata sia fondamentale.

A QUESTO SI LEGA IL TEMA DELLA SOSTENIBILITÀ?

Certamente: chi vuole classificarsi "green" in questo momento deve spostare le proprie merci dalla gomma alla rotaia e all'interno di CePIM noi in questa operazione siamo impegnati da anni. Finalmente l'intero sistema ha ben compreso che il treno non è più il nemico della logistica, come si riteneva una volta, ma il suo migliore amico e chi si concentra sui treni può avere anche una classificazione green che, poi, è ciò che ormai da diversi anni andiamo cercando.

Questo può risolvere efficacemente anche il congestionamento delle strade e delle autostrade, un obiettivo che dovrà essere assolutamente conseguito. Per questo chiediamo al governo un investimento importante sulle linee dato che attualmente noi ci stiamo attrezzando per accogliere convogli da 750 metri, ma le linee italiane fino a Parma non possono gestirli, da qui il lavoro portato avanti con Rfi, con l'impulso che anche Uir, e tutti gli interporti stanno provando ad imprimere e che ci auguriamo possa andare a buon fine.

QUALI SONO I VOSTRI MERCATI DI RIFERIMENTO?

Principalmente quelli europei, con una concentrazione che attualmente si snoda verso due settori principali: il primo è l'automotive, attraverso i trattori di CNH e i loro mezzi seguito da quello riferito all'acciaio.

Questi sono i due core business di CePIM ma restiamo aperti a tutto, dalla piccola alla grande merce. Contiamo sul fatto che l'asse Nord-Sud, al centro del quale ci troviamo collocati, con il nuovo terminal ferroviario possa divenire uno snodo italiano fondamentale.

LEI FA PARTE DELLA COMMISSIONE CONFEDRA SULLA VIA DELLA SETA, COSA POSSIAMO DIRE DEL FUTURO? È CAMBIATO QUALCOSA CON IL CONFLITTO?

Beh, sicuramente in questi ultimi tempi la guerra non ci aiuta da questo punto di vista.

Il fatto che lungo il percorso della Via della seta possano combattersi guerre che la lambiscono non aiuta il traffico merci e influisce negativamente anche sui futuri accordi internazionali. Ci auguriamo uno sblocco rapido e positivo della situazione, innanzitutto per agevolare le possibilità di pace, ma anche per il commercio poiché constatiamo ogni giorno quanto sia importante agire in condizioni di tranquillità tali da consentire al traffico delle merci di non soggiacere a situazioni che possano impedire il normale svolgimento dei traffici.

Questo ricade anche sulla vita quotidiana dei cittadini, come lo vediamo con il caro carburanti e come temo che potremo vedere ancora maggiormente se il conflitto durerà.

Occorre considerare che la Cina è un interlocutore importante e fondamentale e che, se vogliamo un'armonizzazione delle nostre merci e dei nostri traffici, non deve accadere che la guerra in corso comprometta i collegamenti commerciali fra il continente asiatico e quello europeo.



PER L'AUTOTRASPORTO IL GOVERNO DOVREBBE SPENDERSI DI PIÙ

MINO GIACHINO



Il presidente di Saimare, Mino Giachino, ospite immancabile al LetExpo di Verona, parlando dell'incontro con la vice ministra Teresa Bellanova, artefice della trattativa che ha condotto ad un momentaneo stop al blocco dell'autotrasporto, ha giudicato così l'esito di un confronto che rischia di farsi davvero aspro

“Apprezzo molto che l'autotrasporto abbia responsabilmente evitato di scatenare la protesta in questo momento in cui l'economia sta già mutando i propri connotati; il Paese si trova in difficoltà e, oggi più che mai, un blocco dei trasporti, oltre che assolutamente inopportuno, potrebbe rivelarsi addirittura esiziale. In questo delicatissimo quadro non posso tuttavia astenermi dall'osservare che il Governo ha dato (molto) meno di quanto avrebbe potuto, specialmente se confrontiamo la situazione odierna con quella verificatasi nel 2019 e con quanto allora l'esecutivo mise a disposizione del comparto. In ogni caso – lo ripeto – la posizione assunta dalle organizzazioni dell'autotrasporto denota un indiscutibile buon senso nell'aver evitato – almeno per adesso – che il confronto assumesse le caratteristiche e le dimensioni di un vero e proprio scontro”.



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali
marittimi

dal **1924**



www.saimare.com



A LETEXPO SI PARLA ANCHE DI FERROBONUS E MAREBONUS, UNA INIZIATIVA CHE LEI HA SEMPRE TENACEMENTE SOSTENUTO...

Sì, nel 2008, quando ero al Governo, fui proprio io a sbloccare il Marebonus e nel 2009 escogitai e feci approvare il Ferrobonus. Si trattò di due grandi incentivi di carattere ecologico ed oggi ancora validissimi ed allora in anticipo sui tempi, dato che allora Greta Thunberg frequentava ancora l'asilo.

Ciò dimostra che la politica buona, quella che guarda lontano, è capace di concepire interventi che sanno andare oltre le contingenze del momento e che oggi vengono richiesti a gran voce, non soltanto da Alis in questa sede, ma da tutto il mondo dei trasporti. Oggi colgo volentieri l'occasione per chiedere al Governo, come ho già fatto e come mai mi stancherò di fare, che renda una buona volta strutturali questi fondi e di evitare ai trasportatori la mortificazione di restare ogni anno sospesi nella sfiibrante attesa di ciò che il governo deciderà di fare.

Gli incentivi ai trasporti su strada dovranno essere inseriti strutturalmente nel bilancio dello Stato in modo da consentire agli operatori dell'autotrasporto di scegliere in massima libertà l'utilizzo del treno o della nave. Due modalità verdi e, soprattutto, due modi idonei ad alleggerire il traffico sulle strade diminuendo sia l'inquinamento che la sinistrosità. Marebonus e Ferrobonus, incrementano l'attrattività degli scali marittimi e agevola lo smistamento delle merci inoltrandole – dove possibile – su rotaia con tutti i comprensibili vantaggi per la circolazione stradale.



SIGILLI DI SICUREZZA ON LINE

un mondo di sigilli per ogni applicazione



Vieni a scoprire la nostra nuova GAMMA BIO
prodotta in plastica riciclata

RFID SEALS AND LABELS BY ETTI SICUREZZA SRL
VIA PER ROSIGNANO SNC
57016 ROSIGNANO MARITTIMO - LIVORNO - ITALY
TEL. +39 0586 767691
mail: info@sigillidisicurezzaonline.it

ISO 9001:2015 - ISO 17712:2013 - ISO 14001 - ISO 27001 - ISO 45001

BRUNA FERRETTI: CURIAMO I NOSTRI SIGILLI COME VERE OPERE D'ARTE



BRUNA FERRETTI



Nella rosa delle nostre interviste al LetExpo di Verona non poteva mancare Bruna Ferretti, executive manager di Etti sicurezza, intervenuta a un panel sulla sostenibilità e sicurezza. Ricordiamo che i sigilli prodotti da Bruna Ferretti con il suo staff sono un valore ormai affermato in Italia e in buona parte d'Europa.

“Come azienda, essendo, fra l'altro, associati ad Alis, intendiamo portare il nostro contributo in termini di sostenibilità ambientale. Produciamo sigilli meccanici tradizionali e con tecnologia Rfid e possiamo aiutare la logistica ad essere più sostenibile usando per i nostri prodotti del materiale riciclato. Dopo diversi anni di sviluppo e di investimenti, siamo riusciti a realizzare meccanismi di grande affidabilità composti in buona percentuale da plastica riciclata e questo ci permette di sottrarre tale sostanza inquinante dal contesto ambientale per essere riutilizzata. A ciò si aggiunge che il polimero con cui produciamo i nostri sigilli, il polipropilene, può essere riciclato diverse volte con evidenti quanto sostanziali vantaggi per l'ambiente”.

UN ALTRO ASPETTO CITATO NEL SUO INTERVENTO, SONO I CORRIDOI RFID

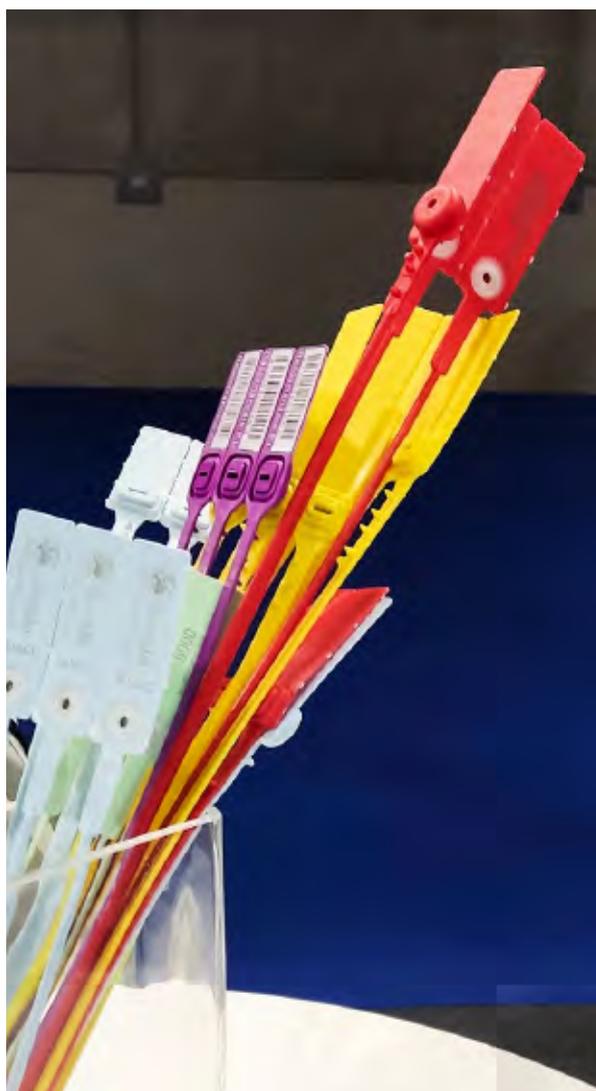
Da uno studio che abbiamo svolto molto scrupolosamente, è risultato che con l'utilizzo dei sigilli a tecnologia Rfid si possono realizzare dei corridoi assolutamente verdi mettendo i camion che trasportano i container in condizione di non sostare nelle aree portuali. Nel nostro Paese ci sono molti porti ubicati nelle vicinanze dei centri storici per il semplice motivo che molte delle nostre città costiere si sono sviluppate intorno ad insediamenti portuali; conseguentemente, se noi riusciremo ad eliminare le soste degli automezzi pesanti lungo le strade di accesso ai terminal marittimi, potremo giungere a risparmiare fino al 40% di CO2, per il fatto che i mezzi potranno entrare direttamente in porto operando in tempi ridottissimi proprio grazie a questo tipo di tecnologia.

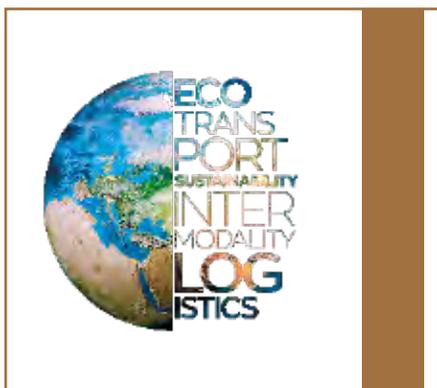
QUANDO SI PENSA AD UN SIGILLO, OVVIAMENTE SI PENSA AD UN OGGETTO ANCHE MOLTO PICCOLO. NELLA SUA STORIA, SI PUÒ DIRE CHE ANCHE IL SIGILLO HA VISSUTO UN'EVOLUZIONE TECNOLOGICA?

Certamente sì. Ricordiamo che una volta, per sigillare la porta di un container che veniva chiusa mediante una sbarra di acciaio, spesso era necessario l'uso di un grosso martello. Oggi siamo riusciti ad inserire all'interno dei sigilli delle molle che rendono possibile la loro chiusura con il solo aiuto delle mani. Del resto ricordiamoci che prima degli anni '70, quando entrò in uso il sigillo in plastica, si usava solo con il sigillo a piombo.

LA DOTTORESSA FERRETTI CI MOSTRA UN SIGILLO A TECNOLOGIA RFID CHE MONTA UN TAG UHF, AL QUALE ETTI SICUREZZA HA DATO IL NOME DI TINTORETTO

L'origine del nome è nata quando in azienda ci accorgemmo che stavamo veramente dando vita ad una gamma di sigilli, tra tecnologici e tradizionali, prodotti in plastica riciclata. Fu allora che uno dei nostri soci, guardandoli attentamente, disse: però, questi manufatti sono davvero delle opere d'arte. Così ci venne l'idea di portare per il mondo le nostre glorie nazionali battezzando tutti i nostri sigilli, specialmente quelli della gamma più innovativa, con i nomi dei più grandi maestri dell'arte italiana. Da allora i nostri prodotti si chiamano Raffaello, Giotto, Tintoretto, Tiziano, e ne siamo sinceramente orgogliosi





AUTAMAROCCHI LEADER ITALIANO IN EUROPA

ROBERTO VIDONI



Nel settore del traffico dei container Autamarocchi è stata la prima azienda a dotarsi di un network “nazionale”, a introdurre in Italia i semirimorchi multifunzionali per il trasporto di tutti i tipi di contenitori, ad attrezzare i trattori con i GenSet per il trasporto dei container frigoriferi o dei ribaltabili, ad installare “home board computer” e stampanti su tutti i mezzi. Abbiamo intervistato il managing director Roberto Vidoni.

MOMENTO DECISAMENTE DELICATO PER NON DIRE DIFFICILE. LA VOSTRA SOCIETÀ DI AUTOTRASPORTO DI STRUTTURA INTERNAZIONALE SI TROVA AD AFFRONTARE SITUAZIONI CHE POTREMMO DEFINIRE ANCHE DI EMERGENZA?

In questi ultimi 2 anni abbiamo lavorato in una situazione veramente complessa. L'emergenza dovuta al Covid ha impattato sia sul mercato che sulla nostra capacità produttiva. Le assenze, grazie alle misure preventive adottate, sono state contenute. Abbiamo implementato, in soli un paio di giorni, lo “Smart Working” per il personale impiegatizio con un impatto positivo sul nostro lavoro.

Di seguito Green Pass e tamponi hanno complicato il nostro operare ed hanno impattato sulle presenze in particolare del personale viaggiante. Inutile negarlo, è stato un periodo difficile che ha messo a dura prova la nostra organizzazione della quale sono orgoglioso per come

abbiamo saputo gestire le difficoltà, superandole con successo. Evidenzio che il Covid ha interessato l'intera filiera della supply chain: ha toccato noi, i nostri clienti, i porti, l'industria ed i servizi, generando complessità che nessuno aveva mai teorizzato.

Sono anche soddisfatto di come siamo riusciti ad interpretare un mercato “schizofrenico” che è passato bruscamente dalla crisi alla crescita incontrollata generando così inflazione e conseguenti costi dell'energia e carenza delle materie prime, semilavorati, prodotti finiti -emblematica la carenza di microchip! – che pare ci stiano portando a modalità degli anni '80.

Il nostro settore, dei trasporti e della logistica, ha comunque avuto un trend positivo, almeno in questi ultimi 2 anni, pertanto possiamo ritenerci soddisfatti rispetto ad altri settori economici che hanno risentito maggiormente di questa crisi pandemica a cominciare dai quelli della ristorazione ed accoglienza. Il mondo dei trasporti ha continuato a lavorare con ritmi superiori alle previsioni.

QUANTO INFLUISCE OGGI IL RINCARO ABNORME DEL CARBURANTE? SIETE GIOCOFORZA COSTRETTI AD AUMENTARE LE TARIFFE?

Argomento al quale siamo ipersensibili poiché la "bolletta" del nostro gruppo parla di 19 milioni di litri di gasolio (712 camion per 95mila chilometri/anno a camion: 3,5 litri/chilometro corrispondono a 19milioni di litri!) e quasi 1 milione di Kg di LNG. Stiamo affrontando questa nuova emergenza del continuo aumento dei costi diretti, in primis il gasolio, ma non è il solo: sono aumentati l'ADBlue (raddoppiato nell'ultimo mese, 222% dal Gennaio 2021), l'LNG (207% sempre dal Gennaio 2021), i pneumatici e tutti i ricambi. Come non bastasse esiste un problema di reperibilità dei ricambi stessi che ci comporta dei fermo mezzi.

Di sicuro l'incremento dei costi pesa immediatamente sulla liquidità e solo parte di questi costi diretti sono ricaricabili sulle tariffe applicate ai clienti. L'unico maggiore costo, certamente recuperato, è quello del gasolio con l'applicazione della clausola "fuel surcharge" mutuata dal marittimo. La componente gasolio incide sui costi dell'autotrasporto nella misura attuale del 35%.

LA GUERRA RUSSO-UCRAINA VI IMPEDISCE ALCUNE RELAZIONI DI TRAFFICO?

Non svolgendo servizi di trasporto nei Paesi coinvolti in questo terribile conflitto militare, non siamo direttamente coinvolti. Lo siamo però indirettamente, per quanto anche questa crisi alimenti l'incertezza degli approvvigionamenti e quindi maggiori costi di carburanti ed energia.

Al momento non abbiamo subito riduzioni di ordini, ma stiamo attentamente monitorando il mercato assieme ai nostri clienti per interpretare al meglio gli scenari futuri.

QUANTO SIETE IMPEGNATI NEI SERVIZI SULLE AUTOSTRADE DEL MARE E SU ROTAIA?

E' uno sviluppo imprescindibile, dettato dai nostri 8000 km di costa e da una situazione di mercato orientata sulla sostenibilità ambientale e caratterizzato anche dalla difficile reperibilità di autisti professionali. Già da qualche anno abbiamo saputo diversificare la nostra offerta di servizi abbracciando l'intermodale in due diverse specializzazioni: l'intermodale su ferrovia, con semirimorchi e casse mobili e quello via mare con lo stesso equipment ma su navi Ro-Ro.

Per quest'ultime, le autostrade del mare, sono attive da diversi anni le nostre linee Nord/Sud Italia sulla direttrice Adriatica e, forti della nostra organizzazione e delle nostre infrastrutture a Trieste, siamo in breve diventati protagonisti nei traffici intermodali marittimi da e per la Turchia. Su questo enorme mercato siamo presenti sia attraverso rapporti di collaborazione con le più importanti aziende logistiche di quel Paese, che direttamente con la nostra struttura commerciale e operativa a Istanbul e Izmir.

Oltre il traffico via mare dello "Short Sea" sviluppiamo anche l'Intermodale ferroviario sulla direttrice Nord Italia - Germania. La novità, che le anticipo, è l'apertura della nostra società anche in Polonia. Qui siamo fortemente presenti da anni con il traffico tutto strada, ma il nostro team si è appena insediato a Lodz, vicino a Varsavia, con il chiaro obiettivo di sviluppare anche l'intermodale.

La volontà acclarata dell'azienda è quella di sviluppare verticalmente queste modalità di traffico intermodali sulle lunghe distanze, supportandola con importanti investimenti in risorse ed equipment. Per questo negli ultimi due anni abbiamo incrementato il parco semirimorchi intermodali tipo "Huckepack" e IMO in profilo P400 di ben 400 unità delle quali 200 sono nel tipo "Mega" da 100 mc.



 **autamarocchi** We're driving the transport into **the future**

www.autamarocchi.com | info@autamarocchi.com



ASSOPORTI

Associazione dei Porti Italiani

www.assoporti.it