



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

UNIVERSO LOGISTICA



messengeromarittimo

MAGAZINE

No.001/2023



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

**DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI**

Edizioni commerciali e marittime srlu
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it
abbonamenti@messengeromarittimo.it



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

www.autamarocchi.com | info@autamarocchi.com

PREMESSA

2 LETEXPO EDITION

di RENATO ROFFI



Pochi avrebbero osato prevedere che la seconda edizione del Logistic Eco Transport (LetExpo), la più grande ed innovativa **rassegna internazionale del trasporto e della logistica in chiave sostenibile** voluta da Alis nell'antico (ed attuale) snodo logistico di Verona, avrebbe potuto avere un successo addirittura superiore a quello già registrato nel 2022.

Come nella precedente edizione, lo scopo primario della kermesse, nata per cercare ed offrire soluzioni sempre più avanzate nel mondo dei trasporti e della logistica, è stato quello di incontro e il proficuo confronto fra i protagonisti del comparto.

Nella giornata di apertura, salutata anche da un messaggio del **Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella**, con il **vicepresidente del Senato, Maurizio Gasparri**, sono intervenute le massime autorità della regione Veneto e del Governo, oltre al **comandante generale delle Capitanerie di Porto, Nicola Carlone**, al **presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri** e all'**amministratore delegato di ITA Airways Fabio Lazzerini**.

All'importante manifestazione, che si sviluppa su una superficie di 40 mila mq con cinque padiglioni (l'anno passato erano quattro), di cui uno dedicato al sociale, hanno partecipato ben 310 (100 in più del 2022) fra imprese pubbliche e private, enti ed associazioni diverse costituenti l'**eccellenza del nostro sistema trasportistico in ambito globale**. I lavori sono stati accompagnati dalla professionalità dei massimi esperti della comunicazione.

Le diverse tematiche concernenti il trasporto e la logistica di un futuro ormai prossimo e la loro compatibilità con le problematiche e con i sempre più pressanti allarmi ambientali, sono state illustrate e sviscerate da più di 350 qualificati relatori provenienti da ogni parte d'Europa e non soltanto.

Ad introdurre e presentare LetExpo 2023 è stato ancora, in veste di presidente, **Guido Grimaldi** che, come di consueto, ha tenuto un occhio e, magari, anche due, rivolti al futuro, analizzando da par suo lo stato dell'arte nel movimento delle merci e delle persone lungo tre direttrici fondamentali e, per diversi aspetti imprescindibili, pragmaticamente sintetizzabili nei pregnanti concetti di lavoro, futuro e Italia.

“Ci siamo lasciati alle spalle un 2022 che ha generato e che continua a lasciare diverse sacche di incertezza nei mercati di tutto il mondo – ha esordito Grimaldi – ma **resto convinto che un forte impegno comune possa costituire una grandissima opportunità** e, forse, l'unica possibilità per affrontare e superare l'attuale contingenza.



Alis è oggi una grande realtà che ha raggiunto il numero di 2.200 associati, con 241 mila lavoratori e un fatturato di 74 miliardi e rappresenta una eccellente palestra di idee per l'innovazione, sia tecnologica che sistemica. Gli imprenditori di Alis, tutti esempi di eccellente imprenditorialità e senso del dovere, hanno continuato ad assicurare i servizi di trasporto e logistica anche nei momenti più critici degli ultimi anni, come la pandemia e la guerra, facendosi carico di garantire sempre, comunque e dovunque, gli approvvigionamenti necessari alle famiglie e ai nostri apparati produttivi”.

Alis ha dimostrato concretamente che la filosofia di un trasporto veramente sostenibile non può prendere corpo e forma altrimenti che attraverso l'intermodalità marittima e ferroviaria, dal momento che il trasporto sulle lunghe percorrenze stradali, al momento, non è in grado di convertirsi ad alimentazioni e tecnologie alternative, come l'Lng o la trazione elettrica.

SOMMARIO



REDAZIONE
Vezio Benetti
Andrea Puccini
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA
Barbara Bargagna

IL SETTORE TRASPORTI ELEMENTO ESSENZIALE NELLA CRESCITA E INDICATORE DELLA QUALITÀ DELLA VITA



PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA SERGIO MATTARELLA

In apertura di LetExpo, sono giunti ad Alis e al presidente Guido Grimaldi il saluto e gli auguri di buon lavoro del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Ecco il suo messaggio:

“L’iniziativa della “Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile”, nell’ambito della seconda edizione della Fiera LetExpo, sollecita una riflessione sullo stretto rapporto che intercorre tra trasporti e sviluppo economico, senza tralasciare il ruolo della logistica nella tutela delle risorse naturali. Il settore dei trasporti e della logistica è elemento essenziale nella crescita e indicatore della qualità della vita. La mobilità è una delle caratteristiche della civiltà globale e la sua sostenibilità rappresenta una misura della sua efficacia nella tutela dell’ecosistema. Far sì che avvenga sviluppo dei trasporti collettivi di persone e separazione dei volumi di traffico con ottimizzazione del trasporto merci, contribuisce al miglioramento della vita della comunità e della sua sicurezza e può ridurre in modo significativo l’impatto negativo sulla salute dell’uomo e sull’ambiente.

Con questo spirito, formulo auguri di buon lavoro”

Sergio Mattarella

ALIS

RISPOSTE E SOLUZIONI

PRESIDENTE ALIS GUIDO GRIMALDI



Il presidente di ALIS Guido Grimaldi, ha dato dalla tribuna il benvenuto alla seconda edizione di LetExpo, la più grande ed innovativa fiera del trasporto e della logistica sostenibile, che si svolge alla Fiera di Verona.

“Vorrei innanzitutto rivolgere **un sentito ringraziamento a Veronafiore**, ha detto in apertura, in particolare al presidente **Federico Bricolo** e all’amministratore delegato **Maurizio Danese**.

Con loro abbiamo fortemente voluto organizzare quest’evento per il secondo anno consecutivo, dopo lo straordinario successo della prima edizione. Oggi è 8 Marzo e, ancor prima di iniziare, desidero rivolgere i miei più sinceri auguri a tutte le donne ed in particolare a tutte coloro che lavorano nel settore del trasporto e della logistica.

Ringrazio il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Dare avvio a questa seconda edizione di LetExpo con il suo augurio è motivo di grande orgoglio.

Dal Capo dello Stato arriva un riconoscimento importante che non ha precedenti per il **settore del trasporto e della logistica**, finalmente considerato come **“elemento essenziale nella crescita ed indicatore della qualità della vita”**.

Ringrazio i ministri che saliranno su questo palco:

vicepremier nonché ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini**
ministro dell'Agricoltura, Sovranità Alimentare e Foreste **Francesco Lollobrigida**
ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare **Nello Musumeci**
ministro della Cultura **Gennaro Sangiuliano**
ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso**
ministro per lo Sport e i Giovani **Andrea Abodi**
ministra delle Disabilità **Alessandra Locatelli**
ministro dell'Interno **Matteo Piantedosi**
ministra del Turismo **Daniela Santanché**
vicepremier nonché ministro agli Affari Esteri e alla Cooperazione internazionale **Antonio Tajani**.

Un ringraziamento va sicuramente anche alle Istituzioni di questo splendido territorio, al presidente della Regione Veneto **Luca Zaia**, al sindaco di Verona **Damiano Tommasi**, al presidente della Provincia scaligera **Flavio Massimo Pasini** e agli ospiti che partecipano nella giornata di apertura, il vicepresidente del Senato della Repubblica **Maurizio Gasparri**, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Edoardo Rixi**, il viceministro alla Giustizia **Francesco Paolo Sisto**, il viceministro alle Imprese e al Made in Italy **Valentino Valentini**, la sottosegretaria all'Istruzione e al Merito **Paola Frassinetti**, il comandante generale Corpo delle Capitanerie di Porto Ammiraglio **Nicola Carlone**, il presidente di Assoporti **Rodolfo Giampieri** e l'amministratore delegato di ITA Airways **Fabio Lazzerini**.

Grazie davvero ai moderatori, i giornalisti di primo piano che da "Casa ALIS", da "ALIS Hub" e da "ALIS Cafè", si confronteranno con i nostri numerosi relatori sui temi prioritari per il nostro settore e per le agende politico-istituzionali italiane ed europee. Un grazie anche a **Monica Maggioni** e **Massimo Giletti** che condurranno i lavori nella giornata di apertura e a tutti i grandi professionisti che ci accompagneranno fino al termine della Fiera tra cui **Bruno Vespa**, **Nicola Porro**, **Nunzia De Girolamo**, **Veronica Gentili**, **Maria Antonietta Spadorcia**, **Monica Paternesi**, **Andrea Giambruno**, **Claudio Cali**, **Sergio Luciano** e **Roberto D'Antonio**.

Un doveroso ringraziamento va ovviamente a **tutti gli espositori**, che con la loro partecipazione dimostrano anche in questa edizione fiducia, sensibilità ed entusiasmo verso il grande progetto di LetExpo, che accoglie: 310 espositori tra aziende private e pubbliche, enti, associazioni nazionali ed internazionali che rappresentano l'eccellenza e l'intera galassia del trasporto, della logistica e dei servizi connessi; 5 padiglioni, di cui 1 interamente dedicato al sociale con progetti di inclusione, aiuto e supporto ai più bisognosi; oltre 350 relatori da tutta Europa.

Cosa rappresentano oggi, per l'Italia, il trasporto e la logistica sostenibile?

Sarete sorpresi del perché facciamo questa riflessione, dal momento che conoscete bene l'importanza del nostro comparto per lo sviluppo economico, ambientale e sociale del nostro Paese. Ma siamo qui per domandarci anche se la cultura del trasporto e della logistica sia adeguatamente valorizzata e se **il Paese sia ben consapevole di avere tra i propri asset la principale soluzione al benessere di un intero sistema economico.**

Il compito di ALIS è proprio quello di **offrire risposte e soluzioni** e il compito di LetExpo è quello di **favorire l'incontro** tra i principali protagonisti di questo settore così strategico.

Purtroppo stiamo vivendo un momento di grande difficoltà sia per gli scenari globali, legati in particolare alla guerra in Ucraina, che per le tragiche calamità naturali che hanno colpito solo poche settimane fa la Turchia e la Siria e che, ahimè, ci fanno comprendere ancora di più l'enorme complessità di questa fase storica.

Dal punto di vista socio-economico, **ci siamo lasciati alle spalle un 2022 che ha generato grandi incertezze nei mercati internazionali** ma soprattutto che ha messo in difficoltà il potere di acquisto di cittadini e imprese a causa della **delicata situazione geopolitica, la crisi energetica e il forte aumento dell'inflazione.**

Sono profondamente convinto che un forte impegno comune e la cooperazione tra imprese ed Istituzioni siano, oggi più che mai, l'unica possibilità per affrontare e superare l'attuale momento. **ALIS è concreta e pragmatica** ed è abituata da sempre ad interpretare il presente ed il futuro mediante il dialogo ed un **gioco di squadra** tra mondo pubblico e privato.

Con i nostri associati, che rappresentano esempi eccellenti di imprenditorialità e senso del dovere, non ci siamo mai fermati, neanche nei momenti più critici come la pandemia e la guerra. Grazie alla continuità dei nostri servizi di trasporto ci siamo fatti carico dell'impegno di salvaguardare, in un momento così critico, gli approvvigionamenti per le famiglie e le industrie.

Sono quindi orgoglioso che oggi ALIS abbia raggiunto numeri sempre più importanti: 2.200 soci; 74 miliardi di euro di fatturato aggregato; 241.000 lavoratori, uomini e donne che rappresentano la risorsa più preziosa di ogni nostra azienda associata.



Ecco perché abbiamo voluto aprire la stagione degli eventi **2023** con questa importante fiera che ha come obiettivi: **infondere nuova fiducia**, presentare ed esporre le **innovazioni** e le **nuove tendenze del mercato**, ribadire con forza che il **trasporto, la logistica** ed i servizi connessi rappresentano una efficace **risposta ambientale, economica e sociale** alle sfide presenti e future, valorizzare un settore fondamentale che è il pilastro dell'economia italiana, europea e mondiale.

I recenti dati statistici nazionali ci hanno confermato che il Pil italiano nel 2022 è aumentato del 3,9% e le proiezioni per il 2023 danno una crescita moderata dello 0,4%.

Grazie ad un trasporto sostenibile di merci e persone stanno crescendo anche altri settori molto importanti per il nostro Paese e, in particolare, il **turismo**. Le previsioni per il 2023 parlano infatti di un +30% per il turismo internazionale, preannunciando un ritorno ai livelli pre-pandemia.

Segnali positivi arrivano anche dal mondo del lavoro, che dimostra una certa stabilità con i dati di Gennaio scorso che segnano una **crescita degli occupati** di circa 459mila persone sullo stesso mese dell'anno precedente.

Il tasso di disoccupazione in Italia è al 7,9%, mentre quello giovanile, benché ancora molto alto, è al 22,9%. Resta preoccupante la disoccupazione nel Sud Italia, ed in particolare in Sicilia, Campania, Calabria e Puglia con un tasso che supera il 50% come riportato da Eurostat. Quindi, **c'è ancora tanto da fare per ridurre la disoccupazione giovanile** e noi di ALIS abbiamo più volte posto l'accento sulla necessità di risolvere con urgenza la grave carenza di figure professionali specializzate nell'intero comparto, come: autisti, marittimi, macchinisti, medici di bordo e operatori logistici.

Noi sosteniamo da tempo che, per risolvere tale carenza ed aumentare i livelli occupazionali, sia necessario: intervenire con maggiori incentivi per le assunzioni, ridurre i costi di accesso alle professioni ed i tempi di conseguimento delle relative abilitazioni e prevedere più sostegni agli enti di formazione, in particolare a ITS, Istituti alberghieri e Tecnico Nautici.

Il **2023** è stato proclamato dalla Commissione Europea l'**Anno delle competenze** e, anche per questa ragione, durante i quattro giorni di LetExpo sarà centrale il tema della **formazione giovanile e dell'occupazione**.

I dati europei ci dicono che: tre quarti delle imprese incontrano difficoltà a trovare lavoratori qualificati, solo il 37% degli adulti ha l'abitudine di seguire corsi di formazione e che 4 cittadini su 10 non dispongono delle competenze digitali di base.

Con la nostra ALIS Academy stiamo lavorando per risolvere questi problemi, puntando sull'individuazione dei **fabbisogni delle imprese** e delle **nuove competenze richieste** ed aumentando la **sinergia tra imprese e Scuole, ITS ed Università**.

In questa edizione di LetExpo, non solo copriremo un'ampia area espositiva con attività interattive dei numerosi enti di formazione e delle società leader nelle risorse umane e nella ricerca del lavoro, ma contribuiremo soprattutto ad offrire concrete opportunità agli oltre 50.000 giovani attesi da ogni angolo del Paese, che verranno a Verona per visitare il nostro grande evento, entrare in contatto con le principali aziende italiane ed europee e svolgere proprio qui in fiera anche numerosi colloqui.

Vogliamo infatti contribuire, come avvenuto lo scorso anno, ad **aiutare molti di questi giovani a trovare lavoro, esaudire il loro sogno e rimanere a vivere nel nostro splendido Paese**.



Sono convinto che, in un momento storico dove tutto è messo in discussione e dove anche notevoli colossi internazionali hanno dovuto effettuare decine di migliaia di tagli al personale, il nostro mondo sia da riscoprire e valorizzare, dal momento che le grandi opportunità offerte sono forse ancora sottovalutate dai giovani, probabilmente perché non raccontate in maniera esaustiva e con il dovuto entusiasmo.

Ci tengo inoltre a sottolineare ancora una volta che **le nostre aziende non hanno licenziato nessuno durante la pandemia**, hanno fatto pochissimo ricorso alla cassa integrazione e, addirittura, hanno visto crescere le proprie attività ed i propri assunti.

LetExpo è quindi un'occasione straordinaria per dire soprattutto ai giovani che lavorare nel mondo del trasporto e della logistica significa: **opportunità di viaggiare** e scoprire cose e persone nuove, avere un'**ottima retribuzione**, avere un **lavoro sicuro**, con una **proiezione di carriera e crescita futura** e **contribuire a rendere davvero più sostenibile il nostro mondo**.

sostenibilità

ALIS da anni dimostra che l'unica e più competitiva via di trasporto sostenibile è l'**intermodalità marittima e ferroviaria**, dal momento che il trasporto stradale sulle lunghe percorrenze attraverso le alimentazioni e tecnologie alternative, come l'LNG o la trazione elettrica, non rappresentano da sole una modalità realmente praticabile.

A conferma di ciò, un'analisi condotta dal Centro Studi ALIS con Srm, l'importante think tank di Intesa San Paolo, stima che il nostro cluster nel 2023 trasferirà dalle strade al mare e alla ferrovia ulteriori milioni di camion rispetto ai numeri già molto positivi del 2022. Infatti, lo scorso anno abbiamo sottratto e trasferito: 5,8 milioni di camion dalle strade italiane e dall'Italia verso l'Europa, pari a oltre 139 milioni di tonnellate di merci generando un abbattimento di oltre 5,3 milioni di tonnellate di emissioni di CO2, soprattutto in Italia e per le linee dall'Italia verso l'Europa.

A tutto ciò si aggiunge un ulteriore dato economico fondamentale, ovvero il risparmio di oltre 7 miliardi di euro che i cittadini italiani hanno avuto grazie all'utilizzo del trasporto via mare e via ferro rispetto al tradizionale trasporto tutto strada. Quindi, **l'intermodalità permette l'acquisto di beni di consumo a prezzi decisamente più bassi e vantaggiosi per le famiglie italiane**.

Peraltro, la pandemia prima e le crescenti tensioni geopolitiche dopo, stanno producendo effetti molto visibili come l'accorciamento delle catene logistiche e casi di reshoring, ossia il rientro a casa delle aziende che in precedenza avevano delocalizzato la produzione.

Questo fenomeno, comporterà anche un maggiore sviluppo del trasporto intermodale euro-mediterraneo, comparto nel quale il nostro Paese è certamente leader indiscusso. Sulla scorta di questi dati, vorrei condividere con gli illustri membri del Governo e delle Istituzioni, l'auspicio di poter contare su strumenti virtuosi di necessario supporto allo sviluppo del nostro comparto così strategico.

”
**fiera
innovativa
trasversale
dinamica**

Mi riferisco sicuramente anche alle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, che si sono finora dimostrate best practice europee e che meritano di avere una dotazione finanziaria maggiore ed adeguata per far fronte alle sfide future. Sono infatti convinto che questo Governo, che in pochi mesi ha dato evidente prova di fermezza, visione e lungimiranza, agirà insieme alle altre Istituzioni nel pieno riconoscimento della strategicità del trasporto e della logistica intermodale.

ALIS ha dimostrato che tali strumenti sono essenziali per generare il risparmio per cittadini e famiglie di oltre 7 miliardi di euro e per questo, auspichiamo che la dotazione finanziaria venga aumentata a 100 milioni di euro all'anno per ciascuna misura, considerando che negli anni precedenti lo stanziamento era pari a 77 milioni di euro e poi gradualmente ridotto agli attuali 20 milioni annui circa.

Questi e molti altri sono i temi di LetExpo, una fiera innovativa, trasversale, dinamica, in cui si incoraggiano le iniziative imprenditoriali ed il confronto diretto con le istituzioni pubbliche.

Un grande evento in cui si mette al centro del dibattito l'importanza della sostenibilità, ma anche l'urgente necessità di avere infrastrutture moderne e sicure così come porti ed interporti sempre più collegati, al fine di favorire la filiera logistica e, al tempo stesso, garantire all'intera economia nazionale di assumere un ruolo centrale in un mercato globale in continua trasformazione.

In questo mondo iper-connesso dove la comunicazione è uno strumento prioritario, ALIS ha investito molto tempo e risorse su informazione, innovazione e digitalizzazione con i due grandi progetti editoriali ai quali teniamo moltissimo: ALIS CHANNEL, la prima Tv del trasporto e della logistica che ha raggiunto oltre 26 milioni di visualizzazioni e che ogni giorno offre telegiornali, approfondimenti ed interviste di altissima qualità; ALIS MAGAZINE: la nostra rivista mensile, diventata ormai un punto di riferimento per l'intero settore e per i protagonisti del mondo istituzionale, imprenditoriale, associativo e formativo.

Con grande orgoglio ci tengo inoltre a sottolineare che anche quest'anno, dopo la positiva esperienza dello scorso anno che rappresentò un elemento di novità nel panorama fieristico, abbiamo dedicato un intero padiglione ad ALIS per il Sociale, dando rilievo e visibilità ad inclusione, sport, solidarietà, terzo settore ed attenzione alle fasce più deboli. Accoglieremo chi ogni giorno opera per aiutare il prossimo con azioni benefiche e impegno sociale, abbiamo coinvolto circa 40 realtà, associazioni ed onlus che vi invitiamo a visitare.

Quest'anno, inoltre, LetExpo sarà la casa di altri importanti momenti e spazi culturali, ospita infatti: le presentazioni di opere di artisti contemporanei, la "Mostra itinerante sui crimini nazi-fascisti" promossa dallo Stato Maggiore della Difesa con l'Alto Patronato della Presidenza della Repubblica.

Siamo pronti per una seconda straordinaria edizione e, in conclusione, vorrei ringraziare tutti voi per essere tornati qui anche quest'anno perché avete creduto in un progetto che va oltre il classico concetto di fiera e che sono certo saprà essere all'altezza delle aspettative. Il nostro impegno di rappresentare un'Italia sempre più competitiva e sostenibile si basa sui nostri valori, le nostre proposte e la nostra visione.

In apertura ho chiesto "cosa rappresentino oggi, per l'Italia il trasporto e la logistica".

LAVORO

un bisogno che non deve mai essere troppo distante dal piacere

FUTURO

migliore per i nostri giovani

ITALIA

il nostro grande Paese, la nostra grande nazione. Il nostro grande motivo di orgoglio nel mondo

ALIS è l'Italia in movimento.





VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI EDOARDO RIXI

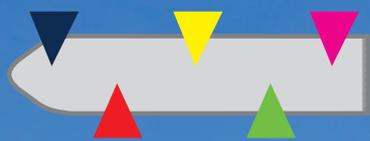
ANCORA MOLTO DA FARE

“C'è ancora molto da fare, soprattutto riguardo ai collegamenti ferroviari e al così detto ultimo miglio, in alcuni casi, anche per quel che riguarda i collegamenti viari. Il ministero, in questo senso, è particolarmente attento anche a valorizzare investimenti che possono dare subito risposte logistiche.”

Secondo Rixi, infatti, “in moltissimi casi sono sufficienti pochi chilometri di rete ferroviaria o circonvallazioni per risolvere molti problemi di intasamento del traffico che blocca lo sviluppo dei porti e rischia di far collassare il rapporto tra comunità locale e sistema logistico nazionale, spesso influenzati negativamente dal verificarsi di blocchi di traffico importanti”.

A proposito di Codice della navigazione (in questa rivista è pubblicato un interessante intervento di Massimo Provinciali), il viceministro spiega che si sta portando avanti la parte sui titoli, poi, probabilmente, sarà dato corso ad un aggiornamento, ma i tempi non potranno certamente essere brevi.

Un tema di cui tener conto e che non rientra nella riforma allo studio. Riguarda principalmente gli scali marittimi e, in buona sostanza, la revisione della governance e degli strumenti che dovrebbero consentirci di affrontare al meglio questioni europee mai chiuse dal nostro Paese”.



SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924



I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

Mino Giachino, Presidente di Saimare spa

LOGISTICA

■ ■ ■

TECNOLOGIA ■ ■ ■ ■

LA VERA FRONTIERA

VICEPRESIDENTE E D.G. DI ALIS MARCELLO DI CATERINA



Marcello Di Caterina ha risposto ad alcune nostre domande, a cominciare da quella che riguarda il **peculiare rapporto instauratosi fra la logistica e la tecnologia**.

“Nella logistica c’è sempre moltissima tecnologia, anzi, oggi è proprio questa la vera frontiera poiché la logistica è l’arte del calcolo e poi, senza un’adeguata dose di tecnologia, non è possibile ottenere una logistica di qualità”.

Molte aziende stanno investendo massicciamente nella digitalizzazione dei processi con software e piattaforme di nuova generazione:

“E’ attraverso questi strumenti che possiamo garantire maggiori performances, a partire dalla puntualità e dall’efficienza nelle consegne. Perciò serve un’ottima preparazione del personale, che deve essere altamente specializzato e possedere elevati livelli di competenza e capacità di strumenti sempre più sofisticati”.

Se è vero, quindi, che mancano molti autisti, è anche vero che il settore del trasporto richiede oggi anche nuove professionalità in grado di padroneggiare i più recenti software e i sistemi digitali più attuali.

“Dobbiamo fare un ragionamento importante sull’argomento cercando di avvicinare i giovani. Proprio in tale direzione abbiamo attivato una molteplicità di collaborazioni con Istituti, università e centri di ricerca”.

L’intermodalità ha portato al miglioramento di certi mestieri, fra cui quello dell’autista, che oggi riesce a gestire assai meglio gli orari del proprio lavoro.

“Il trasporto intermodale ha risolto, almeno sulle lunghe percorrenze questo aspetto particolare. A mancare sono anche i marittimi, non tanto, sottolinea il vice presidente, per quel che riguarda i ruoli apicali, ma i cosiddetti primi di camera: camerieri, ottonai, o quelli che lavorano caricando i mezzi a bordo.

Grazie al lavoro che ALIS ha svolto fin dalla sua costituzione, l’interesse è notevolmente cresciuto; a LetExpo abbiamo accolto circa 20 mila studenti e più del doppio di giovani, segnale che l’interesse cresce, bastava parlarne, cosa che ALIS ha iniziato a fare”.

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



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.

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.



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.



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



VERSO UN NUOVO CODICE DELLA NAVIGAZIONE

di MASSIMO PROVINCIALI*

Nel 2022 si sono celebrati gli 80 anni del Codice della navigazione (approvato con Regio decreto 30 Marzo 1942, n.327), ed i 70 anni del relativo Regolamento di esecuzione (approvato con Dpr 15 Febbraio 1952, n.328).

Le celebrazioni sono state meritatissime in quanto il Codice della navigazione è figlio di un



decennio di attiva codificazione di vari rami del Diritto (Codice penale, Codice di procedura penale, Codice civile, Codice di procedura civile), che lasciò prodotti di elevatissima qualità tecnico-giuridica e che se, inevitabilmente, risentono del clima sociale e culturale dell'epoca, ben poco furono influenzati dal clima politico, se è vero come è vero che detti codici sono stati per pochi anni leggi dello Stato fascista e per diversi decenni leggi della Repubblica italiana.

Mi piace sempre evidenziare alcuni elementi di grande modernità del Codice della navigazione, soprattutto relativamente alla parte che meglio conosco per essere stata per anni il mio "terreno di gioco": l'amministrazione del demanio marittimo.

Già l'articolo 18 del Regolamento di esecuzione prevedeva la pubblicazione della domanda di concessione, anticipando quei profili di trasparenza e pubblicità per lunghi anni ignoti alla burocrazia nostrana e che da noi sono stati esplicitamente ripresi solo a partire dagli anni '90 del secolo scorso.

E alla pubblicazione potevano conseguire osservazioni di controinteressati, parenti prossime delle osservazioni endoprocedimentali, istituzionalizzate in via generale solo con la legge n.241 del 1990.

Infine, la norma che ho sempre apprezzato più di qualunque altra: l'articolo 37 del Codice che prevede la definizione del processo di comparazione tra più domande di concessione concorrenti a favore di chi "... si proponga di avvalersi... [della concessione]...per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico...". In questa disposizione è contenuta l'essenza dell'attività del pubblico amministratore: l'interesse pubblico come stella polare della sua decisione, la discrezionalità di giudizio come strumento del decidere, la responsabilità di una congrua ed articolata motivazione a giustificazione della scelta compiuta. Come ho già avuto modo di dire, personalmente non amo i percorsi che tendono ad oggettivizzare tutto, microsezionando in parametri, criteri e subcriteri attività complesse come quelle dell'economia marittima, che non sono risolvibili come una gara per costruire un ponte e che porte-

ranno ad avere come soggetto decisionale una macchina che elabora un algoritmo e non un essere umano.

Detto quindi tutto il bene possibile del Codice e del suo Regolamento di esecuzione, non c'è dubbio che in 80 anni sia cambiato il mondo e molti degli istituti o delle procedure in esso contenute hanno perso non solo di attualità, ma di praticabilità.

Si è cercato, negli ultimi anni, di intervenire con modifiche chirurgiche che periodicamente vengono operate su questo o su quell'articolo (ad esempio, i servizi tecnico-nautici), oppure disciplinando un'intera materia (ad esempio quella portuale) con una legge speciale che però ogni tanto cozza con le disposizioni generali del Codice "per quanto applicabili".

Anche questo metodo però, alla lunga, si sta rivelando insufficiente ed inadeguato perché non risolve (anzi in alcuni casi, produce) corto-circuiti tra il vecchio e il nuovo, generando difficoltà interpretative ed

applicative che poi paralizzano il sistema. La situazione di stallo che si è venuta creando per l'applicazione della Direttiva Bolkestein alle concessioni balneari ne è forse l'esempio più eclatante, ma anche il confronto con la Commissione europea sul tema della tassazione dei canoni riscossi dalle Autorità di Sistema portuale è figlio delle contraddizioni normative e interpretative che, via via, si sono stratificate.

E' allora opportuna una riscrittura organica del Codice della navigazione (e, ovviamente, del suo Regolamento d'esecuzione)?

Secondo me, non solo è opportuna, ma è necessaria e so di essere in ottima compagnia perché negli ultimi tempi voci ben più autorevoli della mia si sono espresse in tal senso. Peraltro, l'attuale Governo ha la prospettiva di avere a disposizione l'intera legislatura, per cui il momento "politico" è favorevole.

dove e come intervenire?

Non sono così presuntuoso da pensare di poter stilare un sommario, però sicuramente suggerirei un paio di elementi di metodo:

- 1.** riscrivere da zero il Codice, evitando di "codificare" banalmente le modifiche nel frattempo intervenute;
- 2.** affidarsi ad una commissione di esperti snella; non serve una pletera di 10/15 saggi, a mio parere ne bastano 4 o 5, che ovviamente abbiano mandato pieno ed abbiano la possibilità e la capacità di ascoltare tutti i così detti stakeholders.

Quanto al merito, c'è da intervenire in ogni settore

Si può partire dall'assetto delle competenze: ai tempi del Codice, Comandante del porto e Intendente di finanza decidevano praticamente tutto, secondo le direttive dei due Ministeri di riferimento. La proliferazione degli usi marittimi, l'insorgere di vincoli (paesaggistico, ambientale, militare, idrogeologico, ecc.) e quindi di ammi-

nistrazioni preposte alla loro tutela, l'estensione al demanio delle funzioni comunali in materia urbanistica, il Dpr n.616 del 1977 e la riforma del Titolo V della Costituzione che hanno ampliato il ruolo delle Regioni, sono stati eventi che hanno reso i procedimenti concessori tra i più complessi in assoluto. E' quindi, a mio avviso, necessaria una regolamentazione specifica e rigorosa di un istituto partecipativo e semplificatorio quale la Conferenza di servizi.

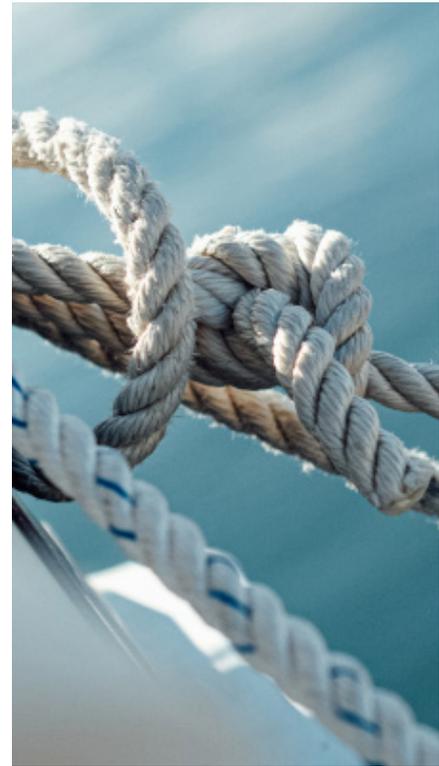
Personalmente, pur avendo costruito la mia carriera sulle competenze in materia di demanio marittimo (e anzi, forse, proprio per questo), ritengo che non sia oggi un tabù affrontare il tema del superamento della categoria giuridica del demanio marittimo extraportuale, assegnando tali aree alla normale competenza comunale per la pianificazione e l'occupazione di suolo pubblico, ferma restando l'applicazione di tutti i vincoli di cui si diceva sopra. Ovviamente, andrebbe inserita nel Codice la disciplina portuale, oggi quasi esclusivamente affidata alla meritoria legge n.84 del 1994 che però, anch'essa, ha subito tanti e tali interventi di "chirurgia estetica" che come spesso avviene, hanno condotto ad un risultato peggiore dell'originale. E prima ancora di decidere quale veste giuridica dare agli enti gestori dei porti, sarà il caso di decidere "cosa" debbano fare tali enti, anche considerato il fatto che la caratteristica

più fortemente innovativa della legge n.84 del 1994, la funzione regolatoria, è oggi avocata da AGCOM, ART, MIT e UE.

Ma non si vive di solo demanio e porti. Anche la parte relativa al naviglio e al trasporto marittimo andrebbe riscritta, sia per gli effetti della globalizzazione e della mobilità delle imprese e delle loro alleanze, sia per la normativa internazionale sopravvenuta e che fa capo ad IMO ed EMSA. La multietnicità degli equipaggi, la disciplina commerciale del trasporto, le responsabilità in caso di incidenti, sono tutti fenomeni che oggi si svolgono su uno sfondo completamente cambiato e del quale è necessario riscrivere i fondamentali.

Chiudo con un rapido, ma doveroso accenno ad un fenomeno solo apparentemente minore e di nicchia: il diporto nautico.

I porti turistici sono stati storicamente costruiti e gestiti con la stessa normativa valida per gli stabilimenti balneari fino al 1997, quan-



do arrivò il c.d. "decreto Burlando" che non a caso standardizzò e razionalizzò le procedure. La nautica da diporto è esplosa al punto da meritarsi negli anni scorsi un suo proprio Codice. Ecco io credo che in un'opera di "reductio ad unum" ci sia spazio anche per quest'importante asset della nostra economia dei territori.

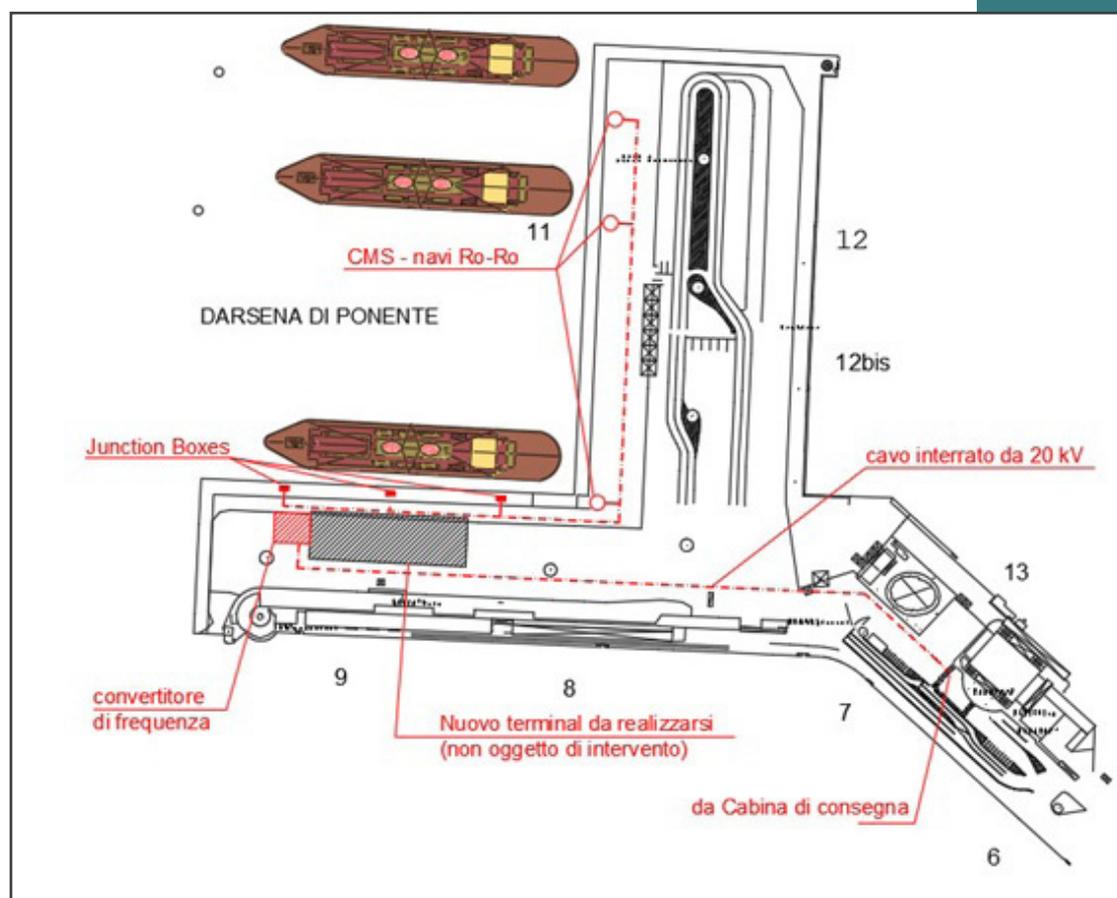
Come detto, non avevo alcuna pretesa di indicare la strada, ma spero di aver contribuito a sollecitare una riflessione che porti dalle meritatissime celebrazioni per il Codice del 1942, al dibattito su come scrivere il Codice di questa nuova e sfidante epoca.

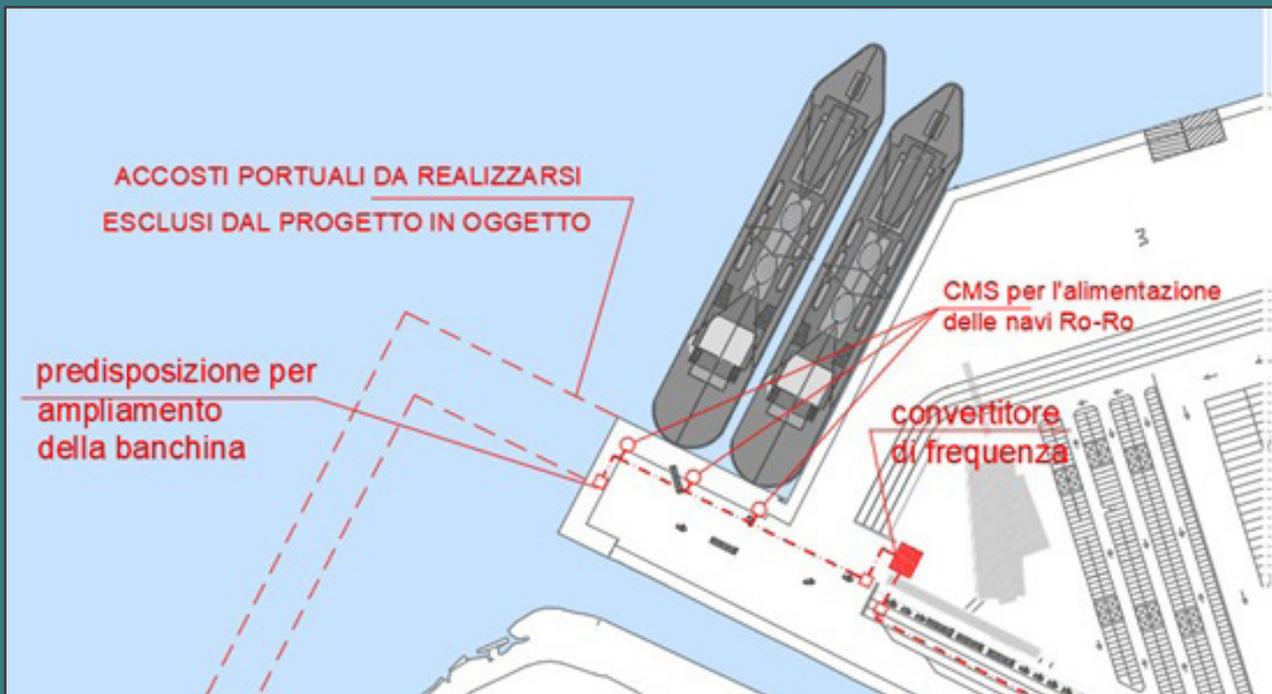
** già Direttore generale dei porti del MIT e Segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno e dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale*

NEI PORTI DI BARI E DI BRINDISI ARRIVA IL “COLD IRONING”

Arriva il cold ironing nei porti di Bari (banchina 10) e di Brindisi (Punta delle Terrare). L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale (AdSpMAM), infatti, sul finire dello scorso anno, ha stipulato il contratto d'appalto e a breve partiranno i lavori per l'espletamento di servizi di architettura e di ingegneria, relativi alla progettazione definitiva per gli interventi di elettrificazione delle banchine.

Il progetto prevede la realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, limitando sensibilmente emissioni di CO2, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico.





E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica, a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing.

In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi nella Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l'impianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV.

Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi sulla banchina di Punta delle Terrare. L'impianto sarà dimensionato in modo da garantire l'alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie.

L'obiettivo è, dunque, evitare che i motori, nel

periodo di ormeggio in porto, rimangano accesi con il seguito di emissioni inquinanti nell'aria. Durante la sosta in banchina, infatti, i motori a propulsione delle navi vengono spenti; tuttavia, per garantire l'erogazione dei servizi a bordo si utilizzano motori diesel ausiliari che comportano consumo di combustibile ed emissione di gas di scarico.

"Una volta a regime, l'impatto sull'ambiente sarà altamente rilevante e scientificamente rilevabile - commenta il presidente di AdSp-MAM, Ugo Patroni Griffi. Fissiamo un altro, importante tassello a favore della nostra strategia di rendere i porti del sistema sempre più green ed ecocompatibili. Attraverso il progetto, infatti, riusciremo ad abbattere significativamente le emissioni inquinanti, riducendo, anche, l'inquinamento acustico, senza intaccare, anzi, aumentando il comfort a bordo, durante la sosta in porto. Avremo benefici, persino, sul piano della promozione. I nostri scali, infatti, godranno di maggiore appeal per le compagnie, sempre più proiettate a scegliere prodotti green".

La durata del servizio è di massimo 90 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di avvio dell'esecuzione del contratto, per un importo complessivo di 487.952,71 euro.

L'importo è finanziato nell'ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), a cui l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale era stato ammesso a finanziamento, classificandosi al 2° posto, su 14 presentati.

OGNI PORTO HA UNA VOCAZIONE: GUARDIAMO AL FUTURO

Fra gli autorevoli interventi in programma al LetExpo non poteva mancare quello di Ugo Patroni Griffi, presidente dell'AdSp del mar Adriatico meridionale. "Anche se multipurpose, dobbiamo pensare alla specifica vocazione di ogni porto dell'Italia perché ciascuno evidenzia le proprie caratteristiche. In quelli compresi nella giurisdizione da me presieduta, ciò era abbastanza evidente ma non adeguatamente valorizzato".



Analizzando i dati, in questi anni Patroni Griffi ha cercato di "guardare nel futuro" e ha previsto che i mercati si sarebbero spostati anche verso l'Est europeo.

"Abbiamo preso un porto piccolo in relazione agli spazi e alla movimentazione, come era Bari, e, nel giro di cinque anni, siamo riusciti a farlo crescere dai circa 4 milioni fino ai 9 milioni di tonnellate attuali".

Per i rotabili il passo è stato ancora più lungo: l'aumento è stato di quasi il 50%, con un +18% dal 2019 ad oggi nonostante la pandemia.

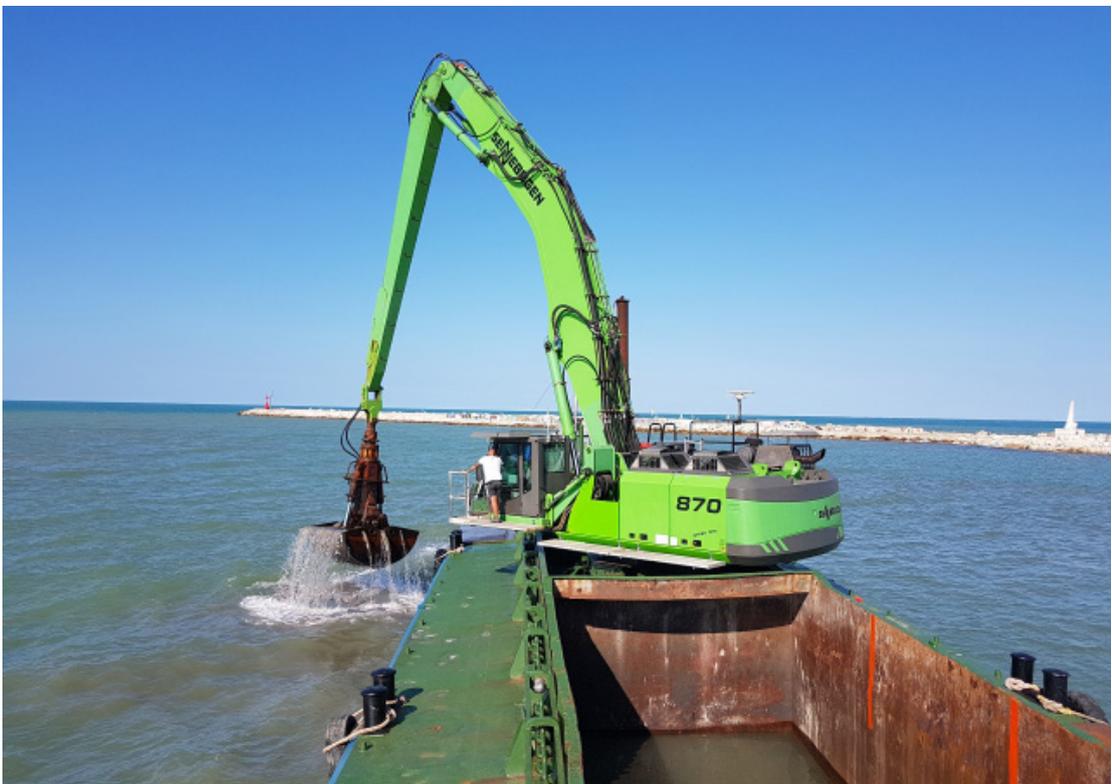
"Questo sta a significare che c'è margine per crescere che anche le infrastrutture non mancano. Abbiamo ripreso in mano progetti di banche risalenti a più di quarant'anni fa, ma che già allora avevano guardato lontano. Il dato empirico ci ha dato ragione e oggi c'è anche la nuova rete Ten-t che sta per essere varata dalla Ue, così la crescita potrà consolidarsi. I nuovi corridoi balcanici dovrebbero permetterci di rimettere nella discussione il corridoio che lega Tirreno e Adriatico che, per raggiungere le destinazioni del centro Europa, consentirebbe al traffico mondiale di risparmiare quasi due giorni di navigazione con modalità di interscambio".

C'è in programma anche un'importante opera di dragaggio, fulcro dei grattacapi delle AdSp, un tema sul quale Ugo Patroni Griffi si sofferma.

“Dovremmo cercare di trasformare l'idea che i materiali di risulta dei dragaggi siano rifiuti. Essi dovrebbero, invece essere considerati come materiali da riutilizzare, ipotesi, al momento non percorribile a motivo di norme ormai obsolete e superate che incidono in modo considerevole sullo sviluppo delle infrastrutture”.

Parlando, poi, del Pnrr, Ugo Patroni Griffi indica un'opera fondamentale per i porti dell'Adriatico meridionale “che – sostiene – sono una parte determinante dell'intero sistema nazionale. Si tratta della cassa di colmata, opera per la quale sono stato nominato commissario straordinario e per la quale ho adottato le regole del gioco pubblicando un apposito decreto.

A breve dovremmo avere dalla commissione speciale il via libera per andare in gara entro l'estate e far partire quanto prima l'esecuzione dei lavori; resterà, infine, l'altro intervento riguardante Manfredonia per un importo di 120 milioni”.



RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

NUOVO SITO INTERNET E RESTYLING DEL BRAND AZIENDALE





RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa, società in-house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), si è presentata alla Fiera LetExpo 2023 con una nuova veste grafica.

RAM Spa ha ridefinito la propria identità attraverso un restyling grafico del logo. “Un’operazione di restyling del brand aziendale non è mai una scelta meramente grafica. L’introduzione di una striscia tricolore sotto il nome della Società vuole evidenziare quanto la logistica, le infrastrutture e i trasporti - settori core dell’azione di RAM - rappresentino un elemento di competitività dell’economia reale dell’intero Paese” ha dichiarato Ivano Russo, Amministratore Unico di RAM “Senza una logistics industry strutturata e solida, anche la difesa degli interessi economici nazionali nello scenario dei mercati globali, diviene molto più difficile”.

“Energia e Trasporti sono le due grandi indispensabili commodities di tutti i sistemi produttivi evoluti. Ma mentre la politica energetica è sempre stata centrale nell’agenda istituzionale e nel dibattito pubblico, lo stesso non può dirsi per la logistica che rappresenta tuttavia il software dell’economia nazionale, il sistema circolatorio dell’economia reale; soprattutto in un Paese privo di materie prime che importa e che incentra la propria ricchezza prevalentemente sulle esportazioni di prodotti finiti o semilavorati. Ecco, il richiamo al tricolore è anche l’auspicio di una maggior consapevolezza diffusa sul valore strategico della logistica per il Paese, per la sua autonomia e per la sua forza nel commercio internazionale e nelle grandi catene globali del valore” ha concluso Russo.

Presentato anche il nuovo sito internet che ha visto Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, inaugurare lo switch on del portale con la “prima navigazione” ed un video che racconta Company Profile e campi di azione di RAM Spa attraverso l’innovativo stile motion graphic.



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



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)

PANORAMICA DI IVANO RUSSO SULLA LOGISTICA MONDIALE



Ivano Russo, da alcuni mesi amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa, insieme a tutta la "squadra", ha presentato anche al LetExpo il nuovo sito e logo.

Si intende proporre un cambiamento anche a livello strutturale?

“Cambia il messaggio che vogliamo dare, anzi preciso che l'intento è di aggiungerne un altro a quello che ci ha caratterizzato fino ad oggi. Già dal 2017 all'acronimo RAM è stata aggiunta la scritta “Logistica, Infrastrutture e Trasporti” come a testimoniare

che l'apertura alle attività è totale e rivolta a tutti i dossier che riguardano il trasporto delle merci. Adesso nel logo abbiamo sostituito la banda blu con una striscia tricolore che vuole richiamare quanto la logistica sia fatta di competitività per il Sistema Paese e incarni l'economica nazionale.

Poter contare su una logistica forte e strutturata consente maggior forza e incisività nei mercati globali e, per un Paese che importa moltissime materie prime e la cui economia è molto incentrata sulle esportazioni, avere il controllo della logistica nazionale, cioè delle leve, delle braccia e delle gambe su cui si regge il commercio globale, rappresenta un fattore imprescindibile di competitività per l'intero sistema economico dell'Italia.

Occorre ricordare che RAM - continua Russo - opera a sostegno delle amministrazioni, del ministero delle Infrastrutture e degli attori che beneficiano di politiche ministeriali private, come le aziende, e, come ha sempre fatto, svolgerà il proprio lavoro continuando a gestire gli incentivi concernenti l'intermodalità in piena sintonia con i soggetti pubblici e le Autorità di Sistema portuale.

Da tempo RAM è investita di una responsabilità ulteriore riguardo al coordinamento del progetto Pnrr per la digitalizzazione della catena logistica nazionale, altro tema importante da cui dipende un porzione fondamentale della competitività logistica italiana.

Nella “Logistics performance index”, che dà la misura della competitività della logistica

dei Paesi del mondo, l'Italia, per quanto riguarda le infrastrutture, si trova a tallonare la Germania nelle primissime posizioni, specialmente riguardo ad altri standard, come, ad esempio, software, semplificazioni, digitalizzazioni, su cui ci troviamo a scontare considerevoli ritardi.

Credo che dobbiamo aiutare l'amministrazione ad aprire gli occhi a 360 gradi sulla logistica e a potenziare, insieme alle opere fondamentali e agli hardware - senza le quali non c'è trasporto - anche la parte software. A questo è legato anche il tema di cybersecurity, uno dei pilastri su cui RAM si sta impegnando al massimo: abbiamo deciso di mettere il sistema in sicurezza sul polo strategico nazionale mediante il piano Cloud Italia a cui è dedicata la missione 1 del Pnrr. Si tratta di un cloud protetto, resiliente, che consentirà una difesa molto efficace su cui abbiamo fatto confluire la Piattaforma logistica nazionale e il Pcs delle AdSp, insieme ad altri attori, così da avere un'architettura omogenea e sicura".



FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

www.federazione-delmare.it



Estendendo lo sguardo alla logistica mondiale, Ivano Russo traccia una panoramica della situazione di Cina e Africa.

“La Cina si sta comportando in Africa come l'occidente e l'Europa si sono comportati in Cina negli ultimi 20 anni attuando, di fatto un processo importante di delocalizzazione produttiva. L'industria cinese non riusciva più a trovare sbocchi, neppure fisici, entro i confini del Paese, così si sono cercate altre “sistemazioni” paragonabili alle delocalizzazioni messe in atto dall'Europa verso la Cina anche se i cinesi in Africa, più che delocalizzare, hanno creato nuove industrie.

Oggi moltissime Pmi cinesi, come l'automotive 4.0, il fashion, l'agricoltura lavorano in Africa su filiere strategiche poiché in quel continente trovano ricchezza di forza lavoro e di materie prime offerte da un continente giovane e, perciò, anche strutturato per reggere un processo di industrializzazione di lungo respiro.

La scelta si è rivelata assai lungimirante e la maggior parte degli investimenti della Via della seta sono concentrati sull'Africa, sia con la costruzione di infrastrutture, sia con l'industrializzazione.

C'è da dire che le produzioni cinesi realizzate in Africa, se non in minima parte, non saranno destinate al mercato africano, ma molto probabilmente sono rivolte a quello europeo. Riportare la produzione nel mercato finale è un po' il loro reshoring ed è il contrario di quanto avviene in occidente.

Con una politica logistica attenta anche al “software”, l'Italia, per la sua posizione in fronte all'Africa, potrebbe candidarsi ad essere porta d'ingresso per la redistribuzione in Europa di quei prodotti (quelli cinesi made in Africa), aggiungendo, fra l'altro, un discreto valore alla nostra industria nazionale”.



Automar Logistics, dal 1974, è una società leader nel sud Italia nei servizi di logistica integrata. È specializzata in: **trasporto su strada, consegne personalizzate, stoccaggio e PDI, servizi di officina e carrozzeria.**

Il quartiere generale di Automar è alimentato al 100% da fonti di energia rinnovabili ed è 100% plastic free.

I nostri terminal:

📍 CIVITAVECCHIA 📍 PONTECAGNANO 📍 SALERNO
📍 GIOIA TAURO 📍 TERMINI IMERESE

1 mln
m² di aree
di stoccaggio

55.500
capacità di
stoccaggio veicoli

14.000
m² di aree
PDI

+ 1 mln
veicoli gestiti
all'anno

400
bisarche gestite

0.15%*
veicoli
danneggiati
*valore medio ultimo anno

We are Automar

We are humans behind logistics

Via Cristoforo Colombo, snc, 84098, Pontecagnano (SA) - Italy
+39 089 38 57 811 | automarlogistics.it | info@automarspa.it

COSA SI DICE COMPLESSIVAMENTE DEL MOSE

Dopo l'inaugurazione nelle settimane scorse della nuova porta per la conca di Malamocco, abbiamo chiesto a chi opera tutti i giorni in laguna cosa si dice complessivamente del Mose.

Ci risponde direttamente il presidente dell'AdSp del mar Adriatico settentrionale **Fulvio Lino Di Blasio**: "Gli operatori del porto guardano al Mose con grandissima preoccupazione, che è andata componendosi ancora di più proprio recentemente in concomitanza con l'inaugurazione della porta che permette l'operatività della conca di navigazio-

ne alla bocca di Malamocco." Questo significa che in presenza di Mose alzato, la conca permette alle navi di entrare in laguna. Il problema -continua il presidente- è che la conca è progettata per un certo tipo di naviglio e servono adeguamenti infrastrutturali, allo studio, in base alle effettive necessità delle tipologie di navi che scalano Venezia". Sarà quindi necessario un ulteriore investimento per permettere il perfetto utilizzo della conca.

"Con il Mose stiamo facendo un lavoro che noi chiamiamo di "sincronizzazione" tra la sua

attività manutentiva e operativa e quella del porto, certo è che dialoghiamo più di prima anche attraverso un progetto che tramite la digitalizzazione rende più facile l'accesso alla laguna anche con il Mose alzato.

La partita si giocherà a pieno con la completa costituzione e operatività dell'Agenzia per la laguna, soggetto che completerà il parco istituzioni dedicato alla gestione dei fanghi e di tutto quello che attiene alla laguna, elemento che una volta operativo renderà più facile l'integrazione tra chi vi opera e lavora".



SBLOCCO E ACCELERAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

di MINO GIACHINO

"Salvini costituisca una commissione tra Mit e mondo dei trasporti e della logistica i più interessati a far viaggiare le merci più celermente possibile"



A margine dei dibattiti che si sono svolti al LetExpo a Verona, l'ex sottosegretario ai trasporti, Bartolomeo Giachino, oggi presidente di Saimare spa, a proposito dell'impegno assunto dal ministro Salvini per lo sblocco delle infrastrutture ferme o rallentate, ha suggerito al Governo di istituire una Commissione mista, composta dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dai rappresentanti delle aziende del trasporto e della logistica,

i più interessati a far viaggiare merci e produzioni più celermente possibile. Ora che, con le grandi manifestazioni Si-Tav la stagionedei NO a Tutto... è stata sconfitta, occorre procedere speditamente.

La carenza nelle infrastrutture ci è costata, negli ultimi vent'anni, almeno 10 punti di Pil, oltre alla perdita di innumerevoli posti di lavoro.

Se la Tav fosse stata già completata, sia Torino, che il Pie-

monte e il Paese sarebbero cresciuti sicuramente di più e si sarebbero creati almeno diecimila posti di lavoro stabili e non a tempo determinato. Una task force di questo tipo a livello regionale, senza oneri per lo Stato, sveltirebbe i lavori e riaprirebbe i cassetti dove, per tempi inaccettabili, rimangono ferme pratiche anche ventennali, a partire dalla Tav, dalla Asti-Cuneo, dalla Gronda di Genova, fino alla Jonica e alle autostrade siciliane.

SEMPRE PIÙ EUROPA E MEDITERRANEO PER AUTAMAROCCHI



Il triennio appena alle nostre spalle ha portato ad un frequente uso di vocaboli come: resilienza, antifrangibile, liquido, crisi, crescita, inflazione e purtroppo anche guerra e sanzioni.

Il significato di questi termini è ben noto a tutti e di sicuro questi ultimi tre anni sono stati un duro test per la tenuta sociale e delle imprese. Il mondo in cui opera Autamarocchi, quello del trasporto e della logistica globalizzate, ha visto un rapido avvicinarsi di crisi, crescita e ancora crisi, poco alla fine è rimasto uguale al 2018.

Eppure, Autamarocchi è stata capace di crescere del 40% in tre anni, di superare la soglia dei 200 milioni di euro di ricavi, migliorando anche la profittabilità del business. Nessuna alchimia alla base di questo successo, ma la corretta interpretazione del mercato che è cambiato e nel quale l'azienda ha saputo ricollocarsi aprendosi a nuove iniziative, innanzitutto diventando più europea.

Un percorso iniziato vent'anni fa con l'estensione dei servizi di trasporto container ai mercati della Slovenia e Ungheria, a cui seguirono Croazia ed Austria. In questi ultimi anni ha però intensificato l'attività su questi mercati sino ad essere un protagonista nel trasporto dei container. "Esterò" è un termine arcaico se parliamo dei paesi della Comunità europea; la volontà di superare i confini ha portato l'azienda ad essere protagonista in molti paesi come conferma la recente apertura di una società

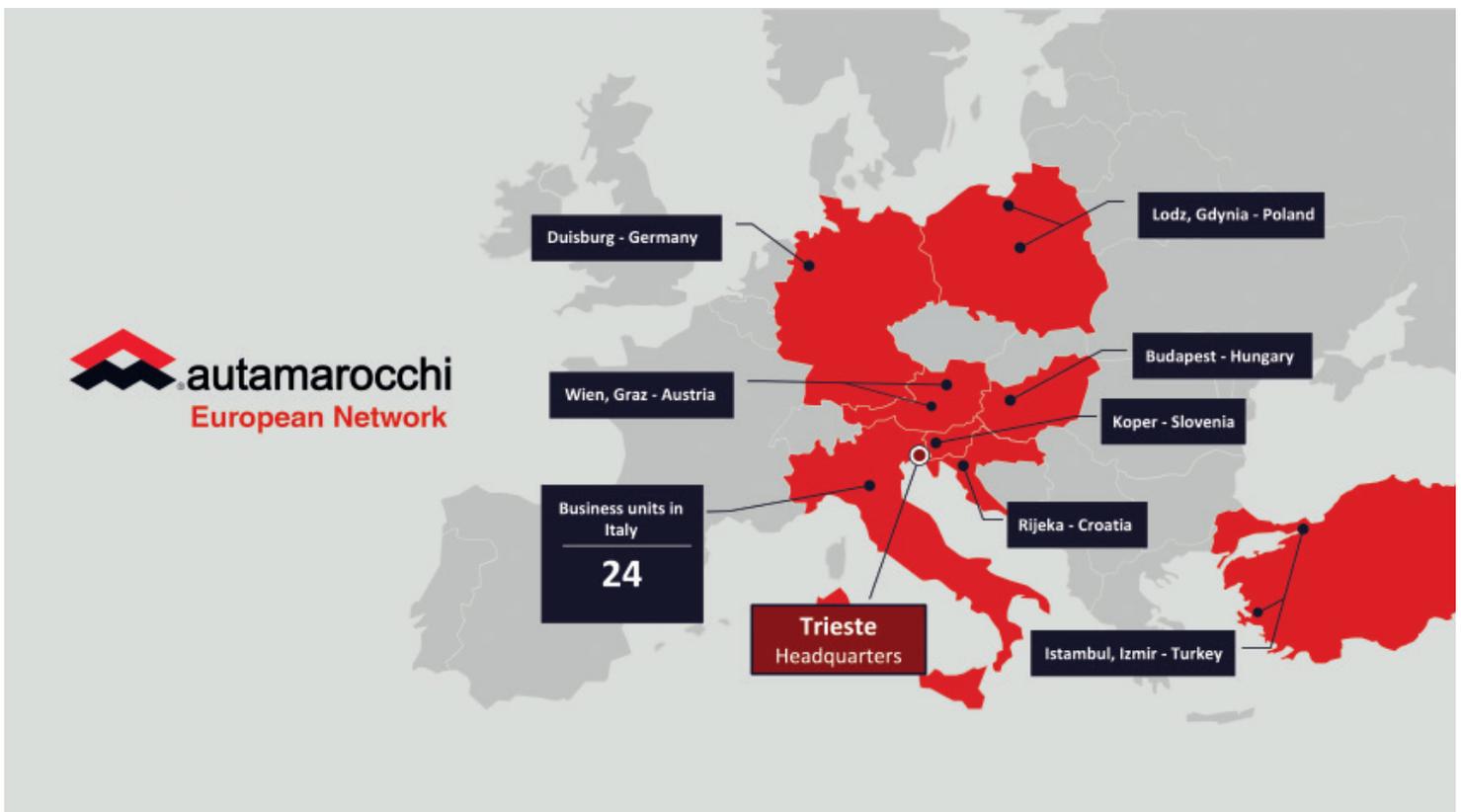
“controllata” in Polonia con sede a Lodz e una seconda unità operativa a Gdynia sul Baltico.

Percorso dinamico anche quello del FTL (Convenzionale e Intermodale) dove l’azienda è passata da un approccio Italia-Europa ad una identità europea a tutto tondo. Sfidare nuovi mercati non è mai impresa facile e priva di ostacoli ma in pochi anni il trasporto combinato marittimo con la Turchia ha portato Autamarocchi ad essere la prima azienda italiana su questa relazione.

Una efficace organizzazione e grandi capacità operative che sono utilizzate anche dalla Protezione Civile Italiana per instradare in queste settimane gli aiuti alle popolazioni terremotate. Tutte le settimane i mezzi di Autamarocchi partono dal centro della Protezione Civile del Friuli Venezia Giulia di Palmanova e via servizio Ro-Ro da Trieste raggiungono il porto di Mersin in Turchia, per proseguire sino alla consegna nei centri logistici predisposti dalla Protezione Civile Turca (AFAD) nelle aree del terremoto. Trasporto assai

poco di convenzionale visto il contesto in cui avviene, ma che siamo orgogliosi di fare perché trasportiamo anche i valori della solidarietà del nostro paese.

Autamarocchi non ha nessuna intenzione di fermarsi perché la crescita è un motore potente che consente di valorizzare e far crescere quell’importante patrimonio di risorse umane che hanno reso possibile questo successo.



LETEXPO 2023: I NUMERI A CONSUNTIVO



QUASI 100MILA PRESENZE



“È stata un’edizione straordinaria e non dico inaspettata, perché cerchiamo di fare sempre bene, ma di certo si chiude una **LetExpo oltre ogni aspettativa**. I nostri espositori ci hanno detto che non avrebbero mai immaginato che ci sarebbe stata persino troppa gente, in certi momenti... siamo molto felici”.

50MILA GIOVANI IN FIERA

In attesa delle nuove date ufficiali dell’edizione del 2024, sempre a Verona, Grimaldi confida che con i giovani si possa fare meglio: “Mancano decine di migliaia di lavoratori nel settore della logistica e allo stesso tempo la disoccupazione giovanile preoccupa. Perché allora non fare incontrare meglio tra loro domanda e offerta? Qui abbiamo avuto 50.000 giovani in fiera da tutta Italia, da parte nostra insistiamo su formazione e futuro”.

310 ESPOSITORI, PIÙ DI 60.000 METRI QUADRATI

“I numeri di questa LetExpo sono stati straordinari, con 310 espositori, più di 60.000 metri quadrati interni oltre a tutta l’area esterna, per l’esposizione dei nostri mezzi di ultima generazione. E ancora l’Esercito, la Marina militare, i Carabinieri, tutta la nostra Difesa in vetrina in maniera molto attiva. Così come una mostra con l’Alto patronato della presidenza della Repubblica, per sensibilizzare i giovani sulle stragi nazifasciste, e un parterre di 350 relatori moderati dai più importanti giornalisti d’Italia”, a partire da un Bruno Vespa che si conferma molto affezionato alla manifestazione”.



Ph: Silvano Pupella & Loredana Celano

Benetti 150^{YEARS}

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.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>