ALIS magazine

N. 4 APRILE 2022

LET EXPO

50.000
VISITATORI

250
RELATORI

205
ESPOSITORI

L'ITALIA IN MOVIMENTO

GENERALI
IL ROSSO SOSTIENE IL FUTURO
Ogni giorno ci impegniamo concretamente per il futuro delle giovani generazioni. Per questo investiamo risorse in progetti per uno sviluppo green e sostenibile, favoriamo la crescita delle piccole e medie imprese, pensiamo a nuove offerte responsabili e aiutiamo chi è più in difficoltà.
Scopri di più su generali.com

PARTNER DI VITA

IL VALORE E LA RESPONSABILITÀ DELLA NUOVA RAPPRESENTANZA

di Guido Grimaldi

Abbiamo vissuto una grande soddisfazione, perché negarla? Molta emozione, in vari momenti: solo un fachiro non l'avrebbe avvertita, di fronte ad esempio al calore, alla vicinanza e all'affetto che si respirava nel nostro padiglione del sociale. Ma anche, e soprattutto, un senso di grande responsabilità.

Ecco, sono questi i sentimenti - alla fine dei quattro intensissimi giorni che noi della famiglia Alis abbiamo vissuto a Verona, nei padiglioni di LetExpo - è questa la sensazione, è questa l'immagine che è rimasta dentro tutti noi. Quando a Verona, sabato 19, si è fatta l'ora dei saluti e dei ringraziamenti, la consapevolezza di aver scritto tutti insieme una pagina importante per il futuro della rappresentanza d'impresa nel nostro Paese è stata netta e corale. Tutti sul palco a ringraziare e salutare, dandoci appuntamento all'anno venturo, con dentro di noi la sicurezza di aver lanciato un messaggio forte e chiaro, utile al Paese, nella sua sobrietà e anzi umiltà: la logistica sostenibile è al servizio dell'economia nazionale, la logistica sostenibile può dare molte delle risposte che l'economia di un Paese che cresce e vuole evolvere ha diritto di ricevere. La logistica sostenibile si candida ad abilitare quella crescita sana che può e deve garantire la crescita di tutto il sistema.

Qualcuno dei nostri tanti amici venuti a LetExpo – ricordiamo il numero totale, un successo imprevedibile, addirittura per gli addetti ai lavori: oltre 50 mila persone! – ci ha detto una cosa simpatica. Ci ha detto che Alis ha portato a LetExpo la "realtà aumentata" della rappresentanza d'impresa. Una definizione simpatica, ripeto: ma soprattutto, e in fondo, appropriata.

Da quasi sei anni, dai primi passi di Alis, abbiamo percepito in modo crescente e sempre più netto, mese dopo mese, che attorno alla nostra proposta cresceva un consenso fatto di concretezza e di consapevolezza. Cresceva la consapevolezza di essere un cluster mai unitariamente davvero rappresentato in Italia, la certezza di meritare di più: e non nel nostro interesse, pur legittimo, o non solo. L'attenzione, la considerazione, il rispetto e l'ascolto che questo cluster meritava e che Alis gli ha portato vanno tutti nell'interesse del Paese. Perché i trasporti e la logistica sostenibili vanno nella direzione dello sviluppo, sono un fattore abilitante della crescita. Così come la sanità è indispensabile - e ben ce ne siamo ricordati nei due anni di Covid finora vissuti, a garantire la vita serena alla popolazione - la logistica è indispensabile per garantirne la vita economica. E così come non possono mai fermarsi gli ospedali, allo stesso modo non può e non deve mai fermarsi la logistica.

A quasi sei anni dal calcio d'inizio è al servizio dell'economia nazionale, ciò che il meraviglioso team dell'Alis - che ho l'onore di presiedere - ha effettivamente procurato ai suoi 1800 imprenditori associati, è questo rispetto, questa considerazione, questa consapevolezza. Nuovamente attestata – ma in un modo assai nuovo – dalla straordinaria confluenza di autorità istituzionali a Verona: tre dei principali leader politici nazionali, cinque ministri, quattro tra viceministri e sottosegretari, autorità di sistema portuale, economisti, imprenditori. rappresentanti della formazione… Oltre 250 ospiti ad animare un cartellone di dibattiti e confronti che non avrebbe sfigurato al World Economic Forum.

E dunque la quattro giorni di LetExpo ci ha dato il senso e la misura di come la nostra Alis abbia trasformato, e appunto aumentato, il ruolo della rappresentanza e dei corpi intermedi in Italia.

Mentre nei 40 mila metri quadrati che ospitavano 205 stand nei 4 padiglioni della Fiera sfilavano circa 15 mila persone al giorno, nelle aree convegni e workshop pulsava una sorta di concertazione a distanza tra tutte le categorie del trasporto e della logistica italiane, rappresentate da noi, e il governo.

Erano le giornate cruciali del dibattito tecnico e poli-

> **"La logistica sostenibile è al servizio dell'economia nazionale perché può dare molte delle risposte che un Paese che cresce ed evolve ha diritto di ricevere"**

Guido Grimaldi
Presidente di Alis, autore di questo editoriale

Foto di gruppo
La squadra di Alis sul palco di LetExpo

tico sul decreto con cui l'esecutivo voleva intervenire per mitigare gli effetti del caro-energia su famiglie e imprese. Alle indiscrezioni filtrate da Roma sulla grande prudenza delle prime ipotesi di intervento governativo – si parlava di 15 centesimi di sgravio al litro – si sono contrapposti ben altri toni e richieste dal nostro parterre veronese ed è stato indicato il doppio di quella cifra come importo cui tendere. Tra il 16 e il 17 marzo, la linea del governo si è chiarita e finalmente il presidente Draghi ha presentato le nuove misure, che hanno attestato l'intervento base di sgravi a 25 centesimi al litro, nel quadro di un impegno totale di 4,4 miliardi. Non la panacea, e purtroppo servirebbe ben altro, ma certo ben più di un primo passo.

"Mentre i 40 mila mq ospitavano 205 stand e nei quattro padiglioni della Fiera sfilavano circa 15 mila persone al giorno, nell'area convegni pulsava una sorta di concertazione a distanza tra tutte le categorie del trasporto e della logistica e il Governo"

Un negoziato tra controparti? No, e questo è un tratto distintivo di Alis: è stato in realtà un confronto costruttivo sul bene comune, non nell'interesse di una categoria o, peggio, di una corporazione: sempre nell'interesse complessivo del Paese, della sua economia e dunque del benessere di tutti i cittadini.

Di più: mentre a Verona si avvicendavano sul palco i tanti relatori, a Roma un altro decreto, più tecnico ma molto significativo, incrementava al rialzo di 20 milioni di euro complessivi i fondi dedicati al Marebonus e al Ferrobonus, entrambi fondamentali per indirizzare correttamente l'impegno e gli investimenti delle imprese logistiche e dei trasporti; e ulteriori 5 milioni venivano stanziati per gli incentivi alla formazione nell'autotrasporto.

Due scelte identitarie si sono poi affermate – o riaffermate – a Verona: quella per l'inclusione sociale, con un padiglione interamente dedicato alle Onlus, la comunità Lautari, la Fondazione Santobono e la Fondazione Un Calcio per tutti, con le quali, per la prima volta, è stato inserito in un evento Expo un padiglione sociale; e quella per la formazione dei giovani, così necessaria per le esigenze della logistica. L'impegno per l'inclusione è del resto un'architrave strategica dell'azione dell'Alis, insieme con la sostenibilità – che è la dimensione entro la quale tutto si deve ricondurre – e naturalmente con l'intermodalità.

Inclusione significa anche impegno per la creazione di lavoro. Da quando c'è Alis qualcosa è cambiato. A Verona ci sono stati tanti giovani, e lo dico con fierezza: a questi ragazzi stiamo realmente dando un futuro. Con la disoccupazione che abbiamo, mancano 17mila autisti in Italia e abbiamo difficoltà a trovare marittimi, macchinisti e operatori logistici. Individuandoli e formandoli, facciamo l'interesse loro, del Paese e delle nostre aziende.

Infine, irrinunciabile, un grazie profondo e di cuore all'intera squadra di Veronafiere – che ha fatto la differenza – e di Alis. Questi impegni al limite con l'impossibile danno la carica per ripartire più decisi di prima. E con l'aiuto di tutti, e per il bene di tutti, sono sicuro che sapremo riuscirci.

ALIS Magazine

Il periodico dell'Associazione logistica per l'intermodalità sostenibile

Editore

Alis Service S.r.l.
Via Rasella, 157 – 00187 Roma

Stampa

Grafiche Letizia
Capaccio Scalo (SA)

Direttore responsabile
Sergio Luciano

Progetto Grafico:
Luca Beretta

In redazione:
Franco Oppedisano

Hanno collaborato a questo numero:

Francesco Abate
Ada Vittoria Baldi
Nicolò Berghinz
Gianfranco Brambati
Laura Caico
Fabrizio Coletta
Roberto D'Antonio
Marcello Di Caterina
Gherardo Di Lenna
Antonio Errigo
Diana Fabrizi
Erminio Fischetti
Alessandro Mazzetti
Rosanna Parisi
Susy Rizzi
Alessio Sitran
Valeria Zucconi

REG. TRIBUNALE DI NAPOLI
N.55 26/10/2021

INDICE

EDITORIALE
Il valore e la responsabilità della nuova rappresentanza 4/5

MONDO ALIS
La sfida del trasporto si chiama sostenibilità 22/25

MONDO ALIS
Introduzione a Let Expo Verona 16/19 marzo 2022 ..... 10/17

MONDO ALIS
Governare il traffico marittimo per accompagnare la transizione ... 26

MONDO ALIS
La logistica al centro 18/19

MONDO ALIS
Puntiamo sulla diplomazia coinvolgendo la Turchia 27

MONDO ALIS
Al lavoro per sostenere l'autotrasporto 21

MONDO ALIS
La parola d'ordine è sostenibilità sociale 28/31

MONDO ALIS
La green & blue economy conviene a tutto il Paese 32/33

MONDO ALIS
I porti italiani investono sul proprio futuro 36/37

MONDO ALIS
per vincere bisogna avere la giusta formazione 38/41

MONDO ALIS
I grandi porti europei non sono affatto distanti 42/43

MONDO ALIS
Più meritocrazia e umiltà per l'impresa italiana 44/45

MONDO ALIS
Più di due terzi dei profughi ucraini sono passati dal Friuli Venezia-Giulia 48

MONDO ALIS
Digitale e ambiente camminano abbracciati 50/51

MONDO ALIS
Porti, la competitività nasce dall'integrazione 52/55

MONDO ALIS
Uno scostamento di bilancio per abbattere le accise 57

MONDO ALIS
Energia e incentivi, il Governo si muove 58

MONDO ALIS
Sostenere gli sforzi di chi guarda al futuro 59/61

MONDO ALIS
Tutte le contraddizioni Del pacchetto Fit For 55 ..... 62/63

MONDO ALIS
Bonetti: «la guerra in Ucraina rallenta la spinta globale alla parità di genere» 65

MONDO ALIS
La ricerca sul nucleare di nuova generazione deve ripartire 66

MONDO ALIS
È il momento di fare l'Ue per davvero 67

MONDO ALIS
il mondo del lavoro è (anche) femminile 68/71

MONDO ALIS
L'impatto economico e sociale dei fondi Made in Europe 74/76

MONDO ALIS
Gli incentivi spingono l'intermodalità 80/81

MONDO ALIS
La coperta corta del Pnrr 82/84

MONDO ALIS
"Chiamiamo licei tutte le scuole superiori" 85

MONDO ALIS
Burocrazia nel mirino 86/88

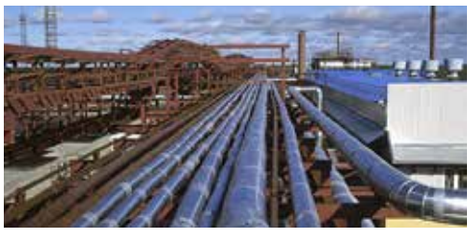
MONDO ALIS
Per affrontare la crisi ci vogliono gli Eurobond 89

MONDO ALIS
Guido Grimaldi: "Da Let Expo straordinario messaggio di positività per Italia" 90/94

MONDO ALIS
Alis Academy a Let Expo 96/99

MONDO ALIS
I workshop protagonisti del padiglione 2 a Let Expo 101

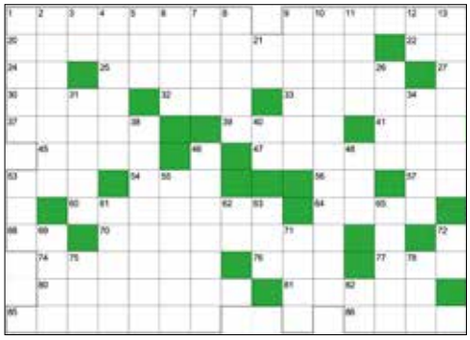
IN MOVIMENTO
La sostenibilità delle opere è la strada di Anas 108/109



OSSERVATORIO ECONOMICO
Il gasdotto EastMed è la soluzione 112/113

LIFESTYLE
"Cameriere champagne", d'accordo, ma quale? 116/120

LIFESTYLE
Emilia Romagna, antiche terre della libertà 122/126



ENIGMISTICA
Pausa caffé 128/129

Acque Veronesi
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
agsm aim
ALIS
ALIS magazine
Alleantia
amia
APOGEO
ASCOSERVICE
ASSITECA
ASSOTRASPORTI
ASTA ADRIA
BRIDGESTONE
C.A.M.
CargoBeamer
carp
CASILLI
CATONEL
CDI LABS
Co.A.P.
CONSORZIOITALIA
LAUTARI
CRISAFULLI EXPRESS
DB Cargo
DGConsulting
DISSEGNA
easytrip
ECOGRUPPO
Economy
emoby
enel x
ENERI
ENGINEERING
eni
ESPERIA
espritec
EUMOVE
EUROTRANS FERRY BOOKING
Fedi Gomme
FERCAM
Finnlines
FITNLOG
FLOTTAWEB
FORM RETAIL
GERMANI
GETOIL
Group
golia
GORGORI
GRECA
GRIMALDI GROUP
GRIMALDI LINES
GRIMALDI CATANIA
GRIMALDI LOGISTICA GENOVA
GRIMALDI SARDEGNA
Gruppo BERTUCCO
handson
HUPAC
IDEAGRIP
INDEPENDENT TANK TRANSPORT
INTERPORTO CAMPANO
INTERPORTO PADOVA
CePIM
Portogruaro Interporto
INTESA SANPAOLO
SCANIA
LAST
itslogistica
mosos
ITS
IVECO
KÖGEL
KUEHNE+NAGEL
LIQUIGAS
LKW WALTER
Logiport
lugo terminal
MANUPORT
maslernaut
MAURELLI GROUP
MECAR IVECO
MED ports
michele autuori
MINOAN LINES
NUOVA ERREPLAST
LUCIANU
GRIMALDI PALERMO EURO TERMINAL
PASSO
PESA
PENINSULA
PLATINUM
Port de Barcelona
Bilbao PORT
PORTO Interporto
PRAGMATICA AMBIENTALE
PTV GROUP
Q8
RAM Spa
REAL TRAILS
REPSOL
RSE
RSM
SAF Holland
SBB Cargo International
SBT-CGB
SEAFOCUS
serit
SIAN
Sicily by Car
SIMA
SINTERMAR
SIPAL
SIPLI FLEET
SITAV
SKVCARGO
SMET
SMET FOOD LOGISTIC
snam mobility
Soft TECNOLOGY
SUPER CARGO
TADDIA
TIP
TIM
TOP PARTNERS
TRANSCARGO
Transics
Trans Italia
transportonline
Trasmed
TRASPOSERVIZI
UIR
UNIVERSITÀ DEL SALENTO
ROMA TRE
VECCHI ZIRONI
ventana serra
VERONAMERCATO
VBE TRASPORTI
Waste
wevnit
withu
WCG
WÜRTH
ZUCCARO

ogistics Eco Transport Trade Show
ECO
TRANS
PORT
SUSTAINABILITY
INTER
MODALITY
LOG
ISTICS

LET
EXPO
Logistics Eco Transport Trade Show

Un Calcio per Tutti
ONLUS
GRIMALDI LINES
vignolbags

ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO

LET

KÖGEL
BECAUSE
WE CARE

L'EVENTO FIERISTICO
INTERNAZIONALE DI ALIS
PIU' GREEN
DELL'ANNO

LET
EXPO
ALIS

LKW WALTER
MINOAN LINES
lugo terminal
LUCIAN

ALIS

LAUTARI
Pausilipon
Santobono Pausilipon Onlus

LET
EXPO
LOGISTICS
MARZO
VERONA

ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO
In cooperazione con
veronafiere
Trade shows & events since 1898

EXPO

ALIS
IL POPOLO
DEL TRASPORTO
E DELLA LOGISTICA
SOSTENIBILI

LET
EXPO

ALIS
LET
EXPO
ALIS

Un bilancio largamente positivo per la prima edizione di LetExpo, la più importante fiera internazionale del 2022 dedicata ai trasporti e alla logistica sostenibili. Una grande soddisfazione confortata anche dai numeri.
«Si è chiusa con uno straordinario successo la prima edizione di LetExpo, l'evento fieristico dedicato a trasporti e logistica sostenibili che abbiamo promosso come Alis insieme a VeronaFiere.
Siamo molto soddisfatti ed orgogliosi del lavoro svolto e dei risultati raggiunti, testimoniati anche da un importantissimo bilancio conclusivo delle quattro intense giornate vissute a Verona: 205 espositori, circa 50.000 visitatori, 100 momenti di confronto tra conferenze, interviste, workshops ed iniziative sociali, 250 relatori provenienti da tutta Europa, tra i quali cinque ministri, quattro tra viceministri e sottosegretari, tre leader dei partiti di maggioranza, due presidenti di Regione, un vicepresidente della Camera, 8 tra parlamentari italiani ed europei, oltre a numerosissimi imprenditori, 13 presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e rappresentanti di importanti associazioni italiane ed internazionali e di autorevoli centri di formazione e ricerca. Non possiamo inoltre dimenticare il valore aggiunto prodotto dagli oltre 1.000 studenti provenienti dai 20 enti di formazione di tutta Italia - tra scuole, Its e università - presenti a LetExpo». Con queste parole il presidente di Alis Guido Grimaldi commenta gli esiti di LetExpo, svoltasi dal 16 al 19 marzo al polo fieristico di Verona.
Ad arricchire di contenuti di questa importante manifestazione centinaia di attività ed eventi organizzati dagli operatori del settore, top buyer internazionali ed aziende che hanno presentato brand, mezzi sostenibili, prodotti e soluzioni innovative per il comparto all'interno

"Mantovani: la partnership tra VeronaFiere e Alis ha dato prova di essere vincente e di aver proposto un nuovo format innovativo anche per il settore fieristico"

Inaugurazione
Marcello di Caterina, vicepresidente di Alis e Giovanni Mantovani, direttore generale di VeronaFiere

“Grimaldi: siamo molto soddisfatti ed orgogliosi del lavoro svolto e dei risultati raggiunti, testimoniati anche da un importantissimo bilancio conclusivo delle quattro intense giornate vissute a Verona”

dei 40.000 metri quadri di area espositiva. Appuntamenti che si sono svolti durante i quattro giorni e hanno permesso di fare il punto sull’attuale congiuntura economica, le difficili evoluzioni del mercato e i suoi sviluppi futuri, confermando il trasporto e la logistica intermodale comparti fondamentali per lo sviluppo economico dell’intero Sistema Paese e di tutta Europa.
«La partnership tra VeronaFiere e Alis ha dato prova di essere vincente» aggiunge il direttore generale di VeronaFiere Giovanni Mantovani «e di aver proposto un nuovo format innovativo anche per il settore fieristico. Sicuramente in questo ha fortemente contribuito la logistica come comparto trasversale tra le varie filiere e come pilastro fondamentale del Pnrr anche nella direzione della sostenibilità. Il grande successo di LetExpo di quest’anno porta ad ulteriori e costruttive riflessioni per una seconda edizione ancora più ampia e ricca, che vedrà anche un allargamento delle categorie merceologiche coinvolte e legate a logistica green, packaging ecosostenibile ed e-commerce».

“Le nostre giornate sono state caratterizzate da una elevatissima affluenza con l’apice raggiunto durante la giornata di giovedì che ha registrato oltre 16.000 presenze”

Quattro sono state le giornate caratterizzate da una elevatissima affluenza con l’apice raggiunto durante la giornata di giovedì che ha registrato oltre 16.000 presenze. E quattro sono stati i padiglioni all’interno dei quali si sono svolte le attività fieristiche.
Il padiglione quattro è stato il teatro del confronto tra il mondo privato e quello pubblico, tra i rappresentanti di vertice di Alis ed il mondo della politica e delle istituzioni. Sotto il comune denominatore della sostenibilità, Bruno Vespa, Nicola Porro, Gennaro Sangiuliano, Maria Soave, Nunzia De Girolamo, Sergio Luciano ed altri autorevoli professionisti del panorama giornalistico nazionale hanno favorito discussioni di altissimo profilo sui temi dello sviluppo, della ripresa nell’attuale scenario economico, del trasporto e della logistica secondo una visione europea, si è parlato di sfide digitali e nuove tecnologie di economia del mare ed economia circolare ma anche di mobilità sostenibile e target internazionali imposti dall’Ue, di portualità nazionale ed internazionale, di logistica e competen-

Il manifesto
La sede di VeronaFiere con le insegne di LetExpo

> **LetExpo è stata anche in grado di riunire la portualità europea, nonché il mondo degli interporti e dei terminal**

ze specialistiche. Grazie agli interventi del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, del ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale Luigi Di Maio, del ministro per i Rapporti con il Parlamento Federico D'Incà, della ministra per le Pari opportunità e la Famiglia Elena Bonetti, del ministro per il Turismo Massimo Garavaglia, nonché dei leader dei partiti di maggioranza Matteo Salvini, Enrico Letta e Antonio Tajani, LetExpo ha ravvivato il confronto sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sull'annoso tema della semplificazione normativa, sulle riforme e gli investimenti per la ripresa economica e sociale, sugli incentivi al settore intermodale, sugli snodi logistici strategici e sulla competitività del sistema Italia sullo scenario internazionale. Ma non solo. Grazie alla presenza di relatori provenienti da tutta Europa si è discusso di infrastrutture, di porti ed interporti, di finanza sostenibile, di clima e ambiente, di ricerca e sviluppo, senza dimenticare l'impegno per le nuove generazioni con momenti interamente dedicati alla formazione e alla ricerca così come ai valori dello sport e dell'inclusione.

> **Nei padiglioni c'erano mezzi pesanti di ultima generazione, trazioni alternative, materiali innovativi per rimorchi, componentistica avanzata, sistemi di gestione remota delle flotte**

Il padiglione dedicato alle esposizioni delle aziende di trasporto stradale e aziende che offrono servizi a tale comparto ha visto l'esposizione di mezzi pesanti di ultimissima generazione, trazioni alternative, diversi materiali innovativi per rimorchi e semirimorchi, componentistica tecnologicamente avanzata, sistemi di gestione remota delle flotte, servizi dedicati e simulatori. Importante anche l'offerta di allestimenti, furgonature e rimorchi con una vasta gamma di proposte per il trasporto a temperatura controllata (anche 100% elettrico), a cui si aggiunge quella aftermarket con un'area dedicata e quella dei servizi per singoli veicoli e flotte. Aziende del calibro di Iveco, Scania, Mercedes, Ford, Volkswagen, Enel X, Liquigas, Snam for mobility, Eni, Q8, Wurth, Gi Group, Kogel, Telepass, WithU, Veronamercato (solo per citarne alcune) hanno dato prova di essere all'altezza delle sfide attuali e di quelle future. E LetExpo è stata anche in grado di riunire la portualità europea, nonché il mondo degli interporti e dei terminal: una vasta area dedicata al mondo delle infrastrutture che per loro natura devono mantenere livelli di efficienza elevati a servizio del trasporto intermodale sostenibile.
Strategico, all'interno di LetExpo, il contributo apportato da Alis Academy. Una

grandissima area espositiva di 500mq nel padiglione 5 è stata popolata ed animata da oltre 1.000 ragazze e ragazzi provenienti da ogni regione d'Italia. Its, università, scuole superiori ed istituti di ricerca da Puglia, Veneto, Sardegna, Lombardia, Piemonte, Lazio, Abruzzo, Emilia-Romagna, Sicilia, Campania, hanno messo in risalto uno dei grandi macro-obiettivi di Alis, quello della formazione, mai scissa dal lavoro e dall'occupazione. La quattro giorni, per i "rappresentanti del futuro" ed i loro docenti, è stata ricca di incontri, testimonianze aziendali, colloqui di lavoro, docenze, elaborazione di project work, interviste, partecipazione attiva presso tutti i padiglioni fieristici. Importante successo in particolare per il format Alis per il Sociale, al padiglione 3, nel cuore del quartiere fieristico, dove si sono tenute una serie di importanti attività a scopo benefico, portando per la prima volta in una fiera iniziative legate all'inclusione sociale, alla solidarietà, allo sport. Nell'ambito di LetExpo Alis ha infatti voluto dedicare un intero padiglione al tema dell'inclusività, in collaborazione con la Comunità Lautari, onlus bresciana attiva in tutta Italia specializzata nel contrasto alle dipendenze, in particolare da droghe ed alcool, presieduta da Andrea Bonomelli, con la Fondazione dell'Ospedale Pediatrico Santobono Pausilipon di Napoli e l'Associazione Un Calcio per Tutti. LetExpo è stata quindi l'occasione per presentare un progetto che punta a coniugare inclusione e sostenibilità sociale, da sempre un obiettivo strategico di Alis, fortemente voluto dal presidente di Alis Guido Grimaldi e dall'executive manager del Gruppo Grimaldi Eugenio Grimaldi. Al centro delle attività del padiglione tanti temi, dalla ricerca scientifica all'empowerment delle donne, dalla lotta alle dipendenze alla cultura. Tanto spazio, però, allo sport che è sempre

"LetExpo è stata anche l'occasione per presentare un progetto che punta a coniugare inclusione e sostenibilità sociale, da sempre, uno degli obiettivi strategici di Alis"

Le istituzioni venete
All'inaugurazione erano presenti il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il presidente della Provincia di Verona Manuel Scalzotto e il sindaco della città scaligera Federico Sboarina fotografati insieme al presidente di VeronaFiere Maurizio Danese e Guido Grimaldi, presidente di Alis

più un veicolo di inclusione sociale e motore di cambiamento. Il progetto di Alis per il Sociale ha ricevuto il patrocinio del Coni ed ha visto la partecipazione a diverse iniziative e panel del presidente del Coni Giovanni Malagò e del presidente della Fise Marco Di Paola. La fiera ha ospitato, ancora, una pista di kart elettrici e un campo di calcetto dove è andato in scena il torneo "Uniti per il Sociale". Alle giornate hanno partecipato, inoltre, diversi campioni del mondo dello sport olimpico e paralimpico e del calcio come, tra gli altri, i fratelli Cannavaro, Ciro Ferrara, Marco Amelia, Damiano Tommasi, Andrea Sanguinetti (lanciatore di martello), Michael Turni (velocista) e campioni della comicità e della televisione come Uccio De Santis, Stefania Petix e Jimmy Ghione. Si è tenuta, anche, l'esibizione delle Farfalle Azzurre, il gruppo di ginnastica ritmica dell'Aeronautica Militare.

LetExpo ha quindi dimostrato di essere qualcosa di più di una fiera di settore in senso stretto, qualcosa di più di una semplice esposizione, qualcosa di più

“Alle giornate hanno partecipato diversi campioni del mondo dello sport olimpico e paralimpico e del calcio come, tra gli altri, i fratelli Cannavaro, Ciro Ferrara, Marco Amelia e Damiano Tommasi”

di un evento circoscritto ai confini nazionali. La prima edizione ha mostrato il valore della compattezza delle eccellenze europee del settore trasporti e logistica, un viaggio intorno a questo mondo che ha saputo evolversi giorno dopo giorno progettando un futuro migliore. Dopo due anni di emergenza sanitaria, durante i quali le piccole e medie imprese hanno impiegato enormi energie per la loro sopravvivenza e le aziende di maggiori dimensioni hanno dovuto investire ingenti risorse per fronteggiare al meglio il difficile scenario che si è venuto a creare, LetExpo ha rappresentato la straordinaria possibilità, a livello internazionale, di incontrarsi nuovamente di persona, guardarsi negli occhi, stabilire nuove relazioni, rinsaldare rapporti con i propri clienti ed interlocutori commerciali e, soprattutto, far comprendere a chi è chiamato ad assumere decisioni importanti sul futuro politico, economico e sociale dell’Italia e dell’Europa quanto il settore del trasporto e della logistica sia essenziale per lo sviluppo in chiave sostenibile.

ALIS
ITALIA
IN M
TO
ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO
In cooperazione con
veronafiere
Trade shows & events since 1898
EXPO

LA LOGISTICA AL CENTRO

L'idea di LetExpo nata tre anni fa ha richiamato il mondo a Verona e Guido Grimaldi vince una scommessa

Se il buongiorno si vede dal mattino, la partenza di LetExpo è stata col botto. Sul palco, oltre al presidente di Alis Guido Grimaldi si sono susseguiti tutte le istituzioni venete e i vertici di FieraVerona che hanno mostrato tutto l'interesse del territorio per la manifestazione. Persino il presidente del Senato Maria Elisabetta Casellati che non ha potuto essere presente per precedenti impegni ha voluto essere vicina alla Fiera della logistica sostenibile e lo ha fatto mandando un messaggio nel quale mostrava il suo sincero apprezzamento per l'iniziativa originale. «Il ricco calendario di eventi espositivi che animerà la fiera richiamando professionisti, imprese, istituzioni, scuole, cittadini» ha scritto «rappresenta un'occasione prestigiosa per premiare i meriti e l'ingegno delle aziende italiane del settore. Il mio auspicio è quindi che questa fiera possa essere d'esempio e tradursi in ulteriore stimolo a guardare con maggiore ambizione, determinazione e convinzione verso un comune percorso di progresso e responsabilità per le generazioni di oggi e quelle di domani».

Luca Zaia
Presidente della Regione Veneto

Federico Sboarina, sindaco di Verona, ha sottolineato gli atout che fanno della città la location ideale per la manifestazione, mentre il presidente della Regione Zaia non ha lesinato con i complimenti. «Per Alis» ha detto «potremmo usare un vecchio slogan della Fiat Panda: se non ci fosse bisognerebbe inventarla. Siamo l'ombelico del mondo, lo siamo anche dal punto di vista trasportistico: 3 corridoi su 4 passano dal Veneto, abbiamo 10mila km di strade, scali aeroportuali con quasi 18 milioni di passeggeri, l'interporto di Verona che pesa per 16mila treni/anno e 7mila mezzi pesanti al giorno. In tutto questo un momento di sintesi ci voleva. Grazie per averci scelti, noi ci siamo e vi daremo soddisfazione. Complimenti sinceri per il vostro padiglione sociale. I poveri stanno aumentando, il 10% della popolazione non sbarca il lunario anche in Veneto. Ma una persona su 5 in Veneto fa volontariato, sul cc che ho aperto per il Covid i veneti ci hanno messo 58 milioni di euro. Ennio Doris mi chiamò e mi disse: ti do 6 milioni. Gli chiesi: volete comparire in qualche modo? Mi rispose: no, fai in modo che i veneti guariscano. Questo sono i veneti».

> **"Luca Zaia: per Alis potremmo usare un vecchio slogan della Fiat Panda: se non ci fosse bisognerebbe inventarla. Grazie per averci scelti, noi ci siamo e vi daremo soddisfazione. Complimenti per il vostro padiglione sociale"**

Maurizio Danese, presidente VeronaFiere, ha ricordato che la manifestazione della logistica sostenibile rappresenta un aiuto a ripartire. Invece, Giovanni Mantovani direttore generale VeronaFiere ha svelato quando nacque l'idea di LetExpo. «Nel 2019 a margine di una gara ippica – la passione di Guido Grimaldi per l'ippica è a tutti nota – lui mi disse: porterò a Verona la più grande fiera della logistica. Alla prima edizione farò quattro padiglioni. Facemmo una scommessa. La fiera doveva esordire nel 2020, poi sappiamo come è andata con la pandemia. Ma oggi i quattro padiglioni ci sono, ho perso la scommessa e devo a Guido una cena... Credo che il progetto sia molto interessante, Alis è un'associazione con competenze trasversali nel settore, lo abbraccia tutto. Faremo la più importante fiera di logistica e trasporto ecosostenibile d'Europa, quindi la più grande al mondo».

TRASPORTO DI LIQUIDI ALIMENTARI

www.kortimed.com

AL LAVORO PER SOSTENERE L'AUTOTRASPORTO

Il ministro Giovannini ha fatto il punto sull'azione del Governo per affrontare l'emergenza energetica

Alla prima e più grande fiera in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili, promossa da Alis in collaborazione con VeronaFiere, era previsto la presenza di Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che, però, si è collegato da Roma dove è stato trattenuto da qualche problema influenzale oltre che dagli impegni di governo. «Mi spiace moltissimo non essere con voi» ha detto «sia perché sarebbe stato un grande piacere essere lì in presenza, sia perché avrei visitato volentieri la manifestazione di cui sento parlar molto bene. Purtroppo come sentite dalla mia voce non sono al meglio. Proprio fino a ieri sera la viceministra Teresa Bellanova ha lavorato con le associazioni di categoria per capire come sostenere le aziende di autotrasporto e logistica, in prima battuta per il caro carburanti. Ma anche per evitare che gli autotrasportatori siano schiacciati tra committenza e clienti. Stiamo mettendo insieme un pacchetto di norme per capire cosa inserire in un provvedimento di sostegno. Il settore dell'autotrasporto è un mondo variegato, ci sono categorie diverse che rientrano in questo ambito, ci sono esigenze diverse dei produttori, penso al manifatturiero, che a volte si integrano con la logistica, altre volte utilizzano l'autotrasporto in modo episodico. È evidente che una crisi come questa è anche un'opportunità per cambiare. Al di là dell'aumento dei prezzi di energie e materie prime, credo sia nostro compito rafforzare le linee del Pnrr, anche su logistica e porti. In questo nuovo scenario geopolitico ci saranno ripensamenti dei flussi di merci. Ci sarà certamente un rafforzamento delle relazioni intereuropee, il che ci conferma nelle scelte prese per il terzo valico, il Brennero, il rafforzamento del Pnrr nei suoi aspetti logistici, la connessione via ferrovia di porti e centri intermodali: dobbiamo accelerare. La buona notizia è che il Pnrr è solo un pezzo della storia, solo nell'ultimo anno il governo sulla logistica oltre ai 61 miliardi del Pnrr, ha aggiunto 40 miliardi per potenziare le ferrovie, migliorare la rete stradale e autostradale, investire nel settore idrico per evitare che con la crisi climatica si resti senz'acqua: tutte queste azioni vanno accelerate».

> **"Una crisi è anche un'opportunità per cambiare. Dobbiamo rafforzare le linee del Pnrr su logistica e porti"**

Enrico Giovannini
Ministro
delle Infrastrutture
e della Mobilità
Sostenibili
in videocollegamento

LA SFIDA DEL TRASPORTO SI CHIAMA SOSTENIBILITÀ

Finanza, digitalizzazione e infrastrutture devono camminare insieme per realizzare la supply chain del futuro

Alla conferenza di apertura di LetExpo, moderata dal giornalista di Rete4 Nicola Porro, sono intervenuti Stefano Botti (Grm, Industry infrastructure & real estate divisione Imi Cib Intesa Sanpaolo), Antonio Errigo (vicedirettore Alis), Matteo Gasparato (presidente Uir), Rodolfo Giampieri (presidente Assoporti), Carlo Giro (manager Eu Good Transport Iru - International Road Transport Union) Ulla Keino (presidente SeaFocus International), Paolo Malerba(head of B2B market Telepass), Mike Sturgeon (executive director Ecg - Association of European Vehicle Logistics). Al centro del dibattito c'erano le sfide della logistica internazionale e Botti ha sottolineato come il tema della sostenibilità sia fondamentale: «Da qui al 2030 solo le aziende con business sostenibile, potranno avere un posizionamento solito e qualitativo e quelle grandi aziende sono avvantaggiate, mentre la finanza avrà un compito importante di supporto». Gasparato, invece, ha parlato del lavoro di raccordo tra interporti e porti: «Già nell'agosto del 2020 quando ancora il Pnrr non era operativo l'allora ministro delle Infrastrutture e Trasporti De Micheli finanziò l'ultimo miglio per collegare i porti alle infrastrutture. Dobbiamo fare le banchine lunghe nei porti, lavorare sulle dogane, collegare gli interporti con il terminale a 750 metri e incentivare sempre di più il trasporto su rotaia. Se non ci fossero stati gli interporti

durante la pandemia sarebbe stata ancora più dura». D'accordo Giamperi: « Il Pnrr tocca le infrastrutture, l'informatizzazione della portualità, la sostenibilità. Quello che, come Assoporti, sottolineiamo è che ci deve essere una robusta semplificazione degli iter, delle gare e dei progetti; una logica di comportamenti straordinari davanti a un'opportunità straordinaria. L'aumento dei prezzi delle materie prime, però, sta creando un problema molto serio sugli appalti già aggiudicati a prezzi che non sono più reali, su questo va fatta una riflessione, si rischia il blocco dei lavori».

Sul palco
Guido Grimaldi e Marcello Di Caterina insieme a Nicola Porro, Stefano Botti, Matteo Gasparato, Rodolfo Giampieri, Carlo Giro, Ulla Keino, Paolo Malerba e Mike Sturgeon

“Di Caterina: Alis dimostra che l'intermodalità è una necessità perché il trasporto marittimo e ferroviario costano meno della metà rispetto al trasporto su autostrada. Più di 2 euro a km, oggi a 0,68 col ferro e il mare. Diamo gli incentivi direttamente ai trasportatori”

Giro ha sottolineato i vantaggi della digitalizzazione. «La pandemia» ha spiegato «ha fatto emergere i limiti del cartaceo, mentre Il digitale ha un enorme potenziale, comporta risparmi sui costi e trasporti più efficienti e sostenibili. Bisogna andare nella direzione del Cmr elettronico, con regole che determinano e regolarizzano chi spedisce e riceve le merci». Mentre Keino ha raccontato della difficoltà di mettere a terra concrete azioni di trasporto sostenibile anche nell'Europa del nord: «Quel che abbiamo fatto nel nord è lavorare anche sui micropallet. Cerchiamo di educare le aziende che spediscono merci: tutti stiamo investendo nelle energie rinnovabili, misuriamo le emissioni di CO_2, ma chi spedisce vuole spendere il minimo possibile, e così non possiamo rendere reale il cambiamento. Allora dobbiamo fare fiere come queste, capire cosa possiamo fare e rendere sostenibile questo cambiamento anche dal punto di vista ecologico». «Voi di Alis» ha aggiunto «siete i nostri idoli in tal senso»!

Di Caterina ha voluto, invece, parlare del presente: «Ci vuole uno scatto» ha detto «il Paese ha costi insostenibili. Quanto incide il carburante sulle aziende? Il 30%. Non possiamo invocare scioperi in un momento così drammatico. Alis dimostra che l'intermodalità è una necessità perché il trasporto marittimo e ferroviario costa meno della metà rispetto al trasporto su autostrada. Più di 2 euro a km, oggi a 0,68 col ferro e il mare. Diamo gli incentivi direttamente ai trasportatori, risorse a incentivare queste infrastrutture attraverso il Pnrr. Occorre una scelta coraggiosa con al centro della rivoluzione geopolitica i porti italiani con opportunità alla logistica di fare da traino all'economia».

Sulla sostenibilità dei trasporti ha insistito Malerba: «Telepass è un ecosistema di servizi digitalizzati a servizio della mobilità. È fondamentale evitare tutta quella fase di stop and go per un mezzo pesante che può avere un consumo enorme. Uno studio con l'Università Foscari di Venezia mostra che su 140 chilometri di autostrada con 90mila veicoli, le mancate emissioni di CO_2 grazie al nostro servizio sono pari a 3350 tonnellate, che equivalgono a 35mila viaggi Roma - Milano risparmiati. Non solo il trasponder, su mezzi pesanti installiamo il satellitare che permette di viaggiare in 14 paesi d'Europa diversi, dando informazioni utili per la logistica. Un collettore all'ottimizzazione dei flussi logistici nei porti e interporti, garantendo che le fermate siano certificate e identificando il veicolo e il guidatore. Una spinta verso l'integrazione digitale».

«Credo che la sfida più grande sia per fare in modo che l'infrastruttura migliori», ha spiegato Sturgeon. «Abbiamo bisogno di investimenti dalla Commissione Europea e il privato sta investendo ma c'è bisogno di investimenti anche del settore pubblico. Non possiamo obbligare nessuno a investire, dobbiamo solo capire dove vogliamo essere fra 10 anni. Dovremo reimpostare alcuni obiettivi in termini di elettrificazione, stiamo lavorando per avere 80mila veicoli elettrici entro il 2030, ma nel contempo dobbiamo eliminare l'utilizzo dei veicoli non elettrici, ed è difficile ottenere i materiali. Credo che ad oggi non stiamo attraendo gli investimenti giusti, sia europei che privati».

Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, spiega che il proprio ruolo è quello di agevolare i traffici, non di rallentarli

GOVERNARE IL TRAFFICO MARITTIMO PER ACCOMPAGNARE LA TRANSIZIONE

Chiarezza sulle proprie funzione e il ruolo che stanno giocando e giocheranno in futuro nello sviluppo delle attività portuali. Questi temi sono stati a centro dell'intervista pubblica che il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Nicola Carlone ha tenuto sul palco di LetExpo, incalzato dal giornalista di Rete4 Nicola Porro.

Come si può declinare concretamente il vostro ruolo?
Ringrazio il presidente che lanciò il progetto da Roma. Il nostro ruolo deve essere quello di non fermare i traffici e agevolarli in momenti di difficoltà, mantenere vivo il trasporto marittimo. Anche oggi seguiamo il mar Nero con due navi italiane coinvolte. Seguiamo tutto il mondo mercantile, navi e marittimi, con al centro il tema della sicurezza da dare alle navi.

L'importanza del controllo dei porti per l'economia dell'Europa. Sostenibilità e transizione ecologica, il 900 che ripiomba e il nuovo millennio con impatto ambientale vanno in conflitto?
Bisogna continuare a considerarli in parallelo. Cambierà il trasporto marittimo, in alcuni porti cambierà lo scenario, con la riduzione drastica di arrivo di alcune merci ma l'integrazione di altre di nuove. Ravenna riceve il 30% merci dall'Ucraina, oggi è in difficoltà, ma si avranno più gasiere per esempio a Chioggia. Processo di transizione ecologica è in atto, mondo marittimo è quello che si adatta meglio alle modifiche portuali. L'importanza di nuove merci dal punto di vista energetico in modo che il traffico continui.

Nicola Carlone
Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Il vostro ruolo ha diversi interlocutori…
La Capitaneria di porto è di riferimento, chi arriva da noi trova tutto in un unico ufficio. Anima operativa, tecnica, amministrativa e di polizia per governare al meglio il mare. C'è chiarezza di funzioni, governiamo lo spazio marittimo che non è più di sfruttamento delle risorse ma di gestione degli spazi marittimi. Presenza di eolico e solare per uno sviluppo sostenibile sempre più forte. Sul territorio abbiamo 290 uffici in base alla morfologia del territorio, con porti che rispondono ai bisogni dell'entroterra.

Il porto deve essere all'interno di un riferimento territoriale. Quanto conta per la sostenibilità il pre-porto?
I porti sono nati tanti anni fa nelle città, quindi, è un aspetto da tenere conto, con il problema delle emissioni e dei rumori. Tutto è un elemento di velocizzazione, le navi più grandi, ad esempio, ci chiedono di modificare l'accoglienza.

> **"La Capitaneria è il riferimento, chi arriva da noi trova tutto in un unico ufficio. Anima operativa, tecnica e amministrativa per governare al meglio il mare"**

Il ministro degli Esteri Di Maio ha spiegato che la Farnesina fornisce assistenza alle aziende italiane colpite dalle conseguenze della guerra e lavora per la sicurezza energetica

PUNTIAMO SULLA DIPLOMAZIA COINVOLGENDO TURCHIA, CINA E ISRAELE

Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio ha mandato un videomessaggio a LetExpo durante il quale ha parlato della guerra in Ucraina e delle sue conseguenze economiche, oltre che sulla centralità del comparto dei trasporti e della logistica: «Sono lieto di intervenire a questo evento dedicato a temi cruciali quali i trasporti e la logistica, in un contesto internazionale segnato da tensioni geopolitiche e dalle relative ripercussioni economiche, ringrazio per l'invito. Nel 2021 abbiamo assistito all'avvio della ripresa dalla pandemia dAell'economia e del commercio estero, in un quadro di ripresa complessiva degli scambi. Ma anche all'emergere di strozzature nelle catene globali, dalle materie prime ai semilavorati, e a criticità come gli elevati costi dei noli marittimi. L'aggressione all'Ucraina ha provocato un balzo del costo dell'energia e delle materie prime, specie quelle dalla Russia e dalla stessa Ucraina. Ribadiamo la ferma condanna dell'ingiustificata aggressione russa, il Governo italiano con la Farnesina in prima fila ha dato una risposta ferma ed efficace aderendo alle massicce sanzioni stabilite a livello europeo. Ma rimaniamo convinti che l'unica via è quella della diplomazia, anche attraverso il dialogo con Paesi quali Turchia, Cina e Israele che possa facilitare una soluzione. Ci siamo mobilitati anche per gli sfollati, le prime 20 tonnellate di beni umanitari sono state inviate. Stiamo intraprendendo azioni per mitigare le conseguenze economiche della guerra sulle famiglie italiane. La Farnesina fornisce assistenza alle aziende italiane per le conseguenze della guerra Lavoriamo per la sicurezza energetica, l'Europa anche grazie al ministro Cingolani ha avviato un meccanismo di solidarietà anche con lo stoccaggio di gas. A Versailles l'Ue si è mostrata compatta per delineare una risposta alla crisi, e alla sfida del mercato delle materie prime. Puntiamo sull'utilizzo condiviso delle risorse disponibili, guardiamo anche ai Paesi del Mediterraneo con cui l'Italia ha relazioni privilegiate: abbiamo siglato un memorandum d'intesa con Algeria e Libia, con la Tunisia intendiamo realizzare un'infrastruttura per l'invio di energia elettrica tra le due sponde del Mediterraneo. Oggi più che mai la componente trasporto, con l'utilizzo di carburanti più puliti, ha una valenza strategica per l'approvvigionamento energetico. Riteniamo che lo sviluppo dei trasporti debba essere improntato a pragmatismo, ambizioso e inclusivo. La pandemia aveva già messo in luce la fragilità della nostra politica energetica, con il Next Generation Eu abbiamo assunto obiettivi ambiziosi climatici, di transizione ecologica, di gestione delle risorse naturali. La Farnesina ha disegnato strumenti innovativi di finanza agevolata per dare un sostegno al commercio estero, misure rese strutturali con la legge di Bilancio del 2022. Non dobbiamo dimenticare che la stabilità e la crescita dipendono dalla connettività, dall'innovazione e dalla sostenibilità, le tre parole chiave per dare all'Italia e all'Europa politiche all'altezza delle sfide che riguardano anche il trasporto e la logistica. Potrete continuare a contare sull'impegno della Farnesina sul raggiungimento di questi obiettivi».

Luigi Di Maio
Ministro degli Esteri

> **Abbiamo siglato un memorandum d'intesa con Algeria e Libia, con la Tunisia intendiamo realizzare un'infrastruttura per l'invio di energia elettrica tra le due sponde del Mediterraneo**

LetExpo ha dedicato un intero padiglione all'inclusione e allo sport con la collaborazione della Comunità Lautari, dell'Ospedale Pediatrico Santobono e dell'Associazione Un Calcio per tutti

LA PAROLA D'ORDINE È SOSTENIBILITÀ SOCIALE

La premiazione
Fabio Cannavaro premia i vincitori del torneo di LetExpo

L'inclusione e la sostenibilità sociale sono una parte importante degli obiettivi di Alis. Della loro importanza e della necessità di perseguire politiche nazionali, locali e aziendale per fare in modo che questi temi siano anche un significativo volano economico di crescita hanno parlato nel pomeriggio del primo giorno di LetExpo Elena Donazzan (assessore all'Istruzione, formazione, lavoro e pari opportunità della Regione Veneto), Eugenio Grimaldi (Executive Manager Gruppo Grimaldi), Andrea Bonomelli (presidente della Comunità Lautari) e Giovanni Malagò (presidente del Coni), moderati da Roberto D'Antonio (direttore servizi giornalistici di Alis Channel). «È la prima volta che al sociale viene dedicato un intero padiglione in una grande fiera», ha spiegato Eugenio Grimaldi, aprendo l'evento «e ringrazio Alis e al suo presidente Guido Grimaldi, in arte mio fratello, per aver subito risposto all'appello del terzo settore, ma anche Andrea Bonomelli che gestisce da anni la Comunità Lautari, oltre 300 ragazzi in 5 strutture… Un ringraziamento speciale va però alla disponibilità del presidente Malagò che sin dal primo momento ci ha suggerito le strade giuste per attuare il nostro progetto, fornendoci indicazioni preziose. La sua sensibilità e disponibilità oggi dimostra che abbiamo un grande presidente del Coni, che ha dato le coordinate migliori per questo grande evento».

«Lo sport è maestro di vita» ha proseguito Grimaldi «e cito una considerazione fatta questa mattina da mio fratello che pochi giorni fa, nel corso di una gara ippica, è riuscito a vincere pur essendo caduto da cavallo. È risalito ed ha vinto: non importa quante volte si deve ripartire, l'importante è risalire e ripartire». Eugenio Grimaldi ha poi ricordato di avere «il privilegio di essere parte del cda dell'Ospedale Santobono, che ha posto in atto lo stesso approccio dell'Alis, mettendo a sistema molte attività con matrice diversa e un minimo comun denominatore. «Siamo oggi orgogliosi di presentare un progetto comune tra la Comunità Lautari e il Santobono, grazie al quale le magliette disegnate dai bambini ricoverati all'ospedale pediatrico sono state acquistate e portate ai ragazzi della comunità che hanno deciso di includere la vendita di queste magliette tra le varie attività lavorative, compresa la prossima campagna di raccolta firme antidroga che verrà fatte in centinaia di piazze italiane. È un progetto bello, vincente, e darà la giusta soddisfazione ai bambini e un nuovo spazio di gratificazione ai ragazzi della comunità incrementando la raccolta fondi per l'Ospedale Santobono che è già il più importante ospedale pediatrico del Centro Sud, e arriverà ad avere ben 400 posti letto. La mia sintesi è che il lavoro sul capitale umano è fondamentale per il presente e il futuro delle imprese e della società».

«Eugenio Grimaldi è stato troppo generoso» ha risposto Malagò «il mio contributo è infinitesimale rispetto a quello che lui con Andrea Bonomelli di Lautari e tutta la famiglia Grimaldi portano avanti. Del progetto per le Olimpiadi a Verona fa parte la cerimonia conclusiva delle Olimpiadi nello stadio più antico del mondo, l'Arena, dove ci sarà anche la cerimonia di conclusione delle Paralimpiadi. Quindi il Veneto e Verona saranno il cuore dello sport nel mondo per i prossimi 4 anni. Il tema sociale è presente nell'agenda 2020, la nostra costituzione come Cio: nei punti fondanti, le fondamenta che sorreggono il nostro mondo, la parola sostenibilità è un elemento imprescindibile per 5 dei 6 punti cardine. Sport, solidarietà e sosteni-

Malagò: Il tema sociale è presente nell'agenda 2020, la nostra costituzione come Cio: nei punti fondanti la parola sostenibilità è un elemento imprescindibile

Giovanni Malagò
Presidente del Coni

Sul palco

Da sinistra, Andrea Bonomelli (presidente della Comunità Lautari Eugenio Grimaldi (Executive Manager Gruppo Grimaldi), Roberto D'Antonio (direttore di Alis Channel), Giovanni Malagò (presidente del Coni) e Elena Donazzan (assessore all'Istruzione della Regione Veneto)

"Grimaldi: le magliette disegnate dai bambini ricoverati all'ospedale pediatrico sono portate dai ragazzi della comunità che ne includeranno la vendita tra le attività lavorative"

bilità non sono mondi distanti, anzi oggi sono sovrapposti».
«In Veneto» ha aggiunto Donazzan «il terzo settore rappresenta la larga parte dell'economia sociale e siamo la prima Regione per aderenti alle società sportive. Dobbiamo essere professionalizzanti, mettere dei professionisti in campo, che riguardano i modelli organizzativi, con percorsi di formazione, dei veri e propri super tecnici legati». Mentre Bonomelli ha parlato dei risultati che i ragazzi possono raggiungere in comunità: «La tossicodipendenza non ha un tempo di guarigione. Noi siamo sempre stati per l'autonomia finanziaria e ci teniamo che il ragazzo guadagni la sua indipendenza. Quando è pronto la comunità gli trova un lavoro attraverso cui potersi reinserire. Poi insieme ci lasciamo, ma non sei più un numero, bensì una persona a cui vogliamo e vorremmo sempre bene".
A questo proposito ha anche preso la parola Francesco, una dei ragazzi della comunità Lautari: «Ho corso la maratona a New York, ho sempre giocato a calcio, poi mi ero un po' perso ma da quando sono rientrato in comunità la passione è tornata, mi aiuta tuttora e mi ha sempre aiutato tantissimo. Per me lo sport è la base di tutto, correre è un dialogo con me stesso che mi fa stare bene. Per noi è un'emozione grandissima sentirci parte di qualcosa di così grande, noi che siamo stati emarginati. Essere qui per noi è un regalo grandissimo».

Eugenio Grimaldi

Executive Manager del Gruppo Grimaldi

LA GREEN & BLUE ECONOMY CONVIENE A TUTTO IL PAESE

Idrogeno, biocarburanti o altre forme di energia rinnovabili sono il futuro, ma la transizione deve tenere conto della realtà senza imporre scelte premature

Il direttore del Tg2 Gennaro Sangiuliano ha moderato un dibattito sul tema della Green & Blu Economy al quale hanno partecipato Luca Barberis (responsabile Direzione efficienza energetica di Gse), Fabrizio Buffa (responsabile delle trazioni alternative di Iveco nel mercato Italia), Enrico Finocchi (presidente del Comitato centrale albo autotrasportatori del Mims), Mario Mattioli (presidente di Confitarma), Alessandro Morelli (viceministro alle Infrastrutture e alle Mobilità sostenibili), Andrea Ricci (senior vice president di Snam4mobility), Ugo Salerno (amministratore delegato di Rina) e Francesco Tufarelli (direttore generale Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento politiche europee).
Barberis ha iniziato il dibattito parlando di transizione energetica: «Lo sfruttamento delle fonti rinnovabili è quello che ci permette di produrre energia in modo pulito; l'efficienza energetica è quella che ci permette di adempiere al fabbisogno energetico in modo efficiente. Il compito di Gse è gestire meccanismi di incentivazione. Dal 2007 al 2012 ci sono stati incentivi corposi per pannelli, oggi molto più misurati. Ma non si può prescindere dall'elemento della progettualità: l'obbligo è l'attualizzazione di un'esigenza futura». Buffa, invece, ha puntato il suo intervento sui veicoli a metano e a biometano: «Quest'ultimo carburante di origine rinnovabile e permette di abbattere le emissioni di CO2 fino al 121%, permettendo dei trasporti a carbonegative, ovverro si viaggia assorbendo CO2. Una chiave fondamentale in ottica Paese è quella di sfruttare le molte risorse di cui disponiamo in impianti di biogas con un upgrade di biometano per usi industriali». D'accordo anche Finocchi che ha aggiunto: «È difficile parlarne con la crisi energetica, il caro gasolio, le difficoltà dell'autotrasporto. Ma sono anni che il ministero finanzia il Gln, il biogas, il biometano. Credo sia ancora più necessario trovare formule alternative che passano da carburanti, ma non solo. L'autotrasporto fa gli investimenti quando ha la possibilità e quando ha incentivi, come quelli per il Ferrobonus e il Marebonus».
«To be green seak blu» ha esordito, invece Mattioli, presidente Confitarma: «Blu economy è tutto ciò che è connesso con il mare. Basti pensare che durante un anno il 90% delle merci viaggia via mare, rappresentando 14 mila miliardi di valore economico. È un'infrastruttura liquida da preservare nel miglior modo possibile. Ma è un settore in cui è difficile abbattere le emissioni per le distanze e la mancanza di punti di approvvigionamento. Tuttavia, dal 2008 al 2018 sono state percorse il 40% in più di miglia, ma sono state ridotte le emissioni in atmosfera del 10%. Abbiamo fatto investimenti sia per l'utilizzo del gas naturale liquefatto sulle navi, sia per pulire i fumi delle emissioni e per una flotta che utilizzi batterie che si ricaricano durante il moto della nave, sempre a emissioni zero. Stiamo inoltre sperimentando dei carburanti bio a minor impatto con l'ammoniaca e l'utilizzo dell'idrogeno. Sostituire i carburanti tradizionali con prodotti alternativi è difficile. È necessario un periodo transitorio».

> **“Mattioli: quello della Blue economy è un settore in cui è difficile abbattere le emissioni, ma, dal 2008 al 2018 sono state percorse il 40% in più di miglia, e sono state ridotte le emissioni in atmosfera del 10%”**

Il vicemisnistro Morelli ha parlato, invece, di obiettivi e di ostacoli da superare per raggiungerli: «Condivido quanto detto da Sangiuliano a proposito dei moscerini (Ci sono voluti sette anni per fare l'Autostrada del sole, oggi ce ne vorrebbero 70 perché l'associazione in difesa dei moscerini farebbe ricorso a Tar e Consiglio di Stato, ndr). Con il decreto governance dieci opere sono state classificate come di interesse nazionale. Ma i comitati incombono. Per il collegamento tra l'aeroporto Marco Polo e la città di Venezia c'è stato uno stop importante perché incappa in 7 casoni, 6 dei quali abbandonati. Dopo 70 anni sono automaticamente protetti dai Beni culturali. Ma il decreto governance prevede che nel caso in cui chiunque abbia un problema e lo segnala, Draghi convoca gli enti e in quella sede i problemi vengono annunciati e anche risolti, su decisione di palazzo Chigi: la cosa migliore per arrivare a conclusione dell'opera».
Ricci ha parlato di quanto sia discutibile una scelta esclusiva in direzione dell'elettrico: «C'è un problema di neutralità tecnologica, questo è alla base di alcuni problemi che ci troviamo a gestire. La Commissione europea è arrivata a dire

che c'è solo una tecnologia che vogliamo utilizzare, quella elettrica. Non funziona, non è il modo, un veicolo elettrico se è alimentato da centrali a carbone è inquinante, mentre un veicolo a biometano non lo è. Oltre 600 emendamenti dicono la stessa cosa. L'idrogeno ha un potenziale illimitato ma viene domani. Se accettiamo l'idrogeno prima grigio, e solo dopo verde, allora ci arriviamo».

Sul palco
Luca Barberis (responsabile Direzione efficienza energetica di Gse), Fabrizio Buffa (responsabile delle trazioni alternative di Iveco nel mercato Italia), Enrico Finocchi (presidente del Comitato centrale albo autotrasportatori del Mims), Mario Mattioli (presidente di Confitarma), Alessandro Morelli (viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità sostenibili), Andrea Ricci (senior vice president di Snam4mobility), Ugo Salerno (amministratore delegato di Rina), Francesco Tufarelli (direttore generale Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento politiche europee) e il direttore del Tg2 Gennaro Sangiuliano

«Come Rina, siamo impegnatissimi con Snam per certificare 33 mila km della loro rete per il trasporto di miscele tra metano e idrogeno e poi anche del solo idrogeno» ha aggiunto Salerno. «L'idrogeno non è un combustibile, bensì un sistema eccellente per trasferire energia, e così va visto. Un progetto concreto che stiamo seguendo è quello delle ferrovie della Val Camonica. Nel 2023 i treni oggi a gasolio in quel territorio gireranno alimentati a idrogeno. Idrogeno prodotto in parte dal termivalorizzatore di Brescia – ne avessimo di più! - un reforemer con cattura CO2 e una centrale idro. Dunque, l'idrogeno sarà utilissimo per l'autotrasporto. Ma c'è un altro problema: non c'è. Oggi si producono 70 milioni di tonnellate di idrogeno con un sistema steam reformer che produce per ogni tonnellata di idrogeno 10 tonnellate CO2. Le emissioni che derivano oggi da produzione di idrogeno sono quanto quelle della Francia».

> **Ricci: la Commissione europea è arrivata a dire che c'è solo una tecnologia che vogliamo utilizzare, quella elettrica. Non funziona, non è il modo: lo dicono più di 600 emendamenti**

La transizione ecologica dipende anche dagli investimenti del Pnrr, di cui ha parlato Tufarelli: «L'Europa ha avuto uno scatto di maturità. L'Eu ha ritrovato nuove soluzioni, anche ora che ha trovato una visione comune contro la guerra in Ucraina e il covid. E questi ultimi avvenimenti sono dei fattori di accelerazione importanti. Con il Pnrr abbiamo lo strumento migliore per aiutare l'Italia e l'Europa, ci troviamo davanti a un'alba importante. È fondamentale che tutte le autorità lavorino insieme e collaborino con la più ambia consultazione di stakeholder in uno scenario che vede burocrazia e la politica a fianco del privato per spendere bene e nei tempi dovuti i fondi».

IL NOSTRO PIANO DEI TRASPORTI È DINAMICO E GUARDA AL FUTURO

Elisa Berti, vicepresidente della Regione Veneto con responsabilità sui trasporti, parla dei progetti in cantiere: «La mobilità di oggi non sarà quella che ci sarà fra 10 anni»

Vicepresidente Regione Veneto e Assessore regionale Affari legali-Lavori pubblici-Infrastrutture-Trasporti, ha descritto i diversi aspetti del nuovo piano dei trasporti della Regione Veneto: «Abbiamo iniziato a lavorare al piano regionale dei trasporti nel 2019. Nella regione Veneto abbiamo un'eredità di pianificazione statica della mobilità, l'Sfmr (sistema ferroviario metropolitano regionale) che oggi è una parola bandita: è stato studiato, pianificato e approvato negli anni '90, era il sistema ferroviario perfetto, il libro dei sogni negli anni '90; ma nel 2020 il mondo non è più quello. Quando ho iniziato a lavorare al piano dei trasporti, ai tavoli ripetevo: non voglio che la Regione faccia una fotografia statica di oggi, perché non sappiamo domani cosa ci sarà, la mobilità di oggi non sarà quella che ci sarà fra 10 anni. Nel 2020 abbiamo iniziato l'iter di approvazione del piano, che è originale a livello nazionale perché è un piano dinamico, fotografa le invarianti ma fa anche un'analisi della strategia, dei bisogni di sviluppo del Veneto. Il piano è stato approvato nel 2020 in piena pandemia, se non avessimo fatto un piano dinamico non l'avrei approvato, avrei dovuto buttarlo nel cestino. La pandemia ci ha rivoluzionato la mobilità. Tutto ciò che succede nella quotidianità dell'economia va sempre e comunque a influire sui flussi della mobilità, la pandemia nel mondo privato produttivo e in quello del trasporto pubblico locale ha cambiato le nostre abitudini. Il caro carburante, l'assenza di materie prime, questi eventi che nessuno si sarebbe aspettato hanno accelerato la necessità di puntare alla sovranità energetica ed alimentare, al di là degli interventi del governo per non piegare il sistema produttivo. La domanda che dovremmo porci è: faccio una programmazione che tiene conto della capacità del sistema di reagire a onde d'urto che potrebbero essere molto rare, a eventi che magari non accadranno mai, per essere pronto in caso di emergenza? Spesso la politica fa una programmazione più con una logica, appunto, politica. L'autosufficienza, l'autonomia, il non dipendere da scelte altrui in un momento come questo sarebbe stato molto importante. Nel pensare al piano dei trasporti ci siamo posti una domanda con il comitato tecnico: il Veneto ha delle difficoltà, tante mancanze, le mettiamo in evidenza o parliamo solo del fabbisogno? Penso che solo se hai l'onestà intellettuale di mettere in evidenza le criticità puoi parlare del fabbisogno. Il parco veicolare negli anni '90 era di 3 milioni di veicoli, oggi di 4,2, con un'infrastruttura stradale che di fatto è rimasta quella, idem per il sistema produttivo; il sistema aeroportuale oggi ha 18 milioni passeggeri, dei tre aeroporti veneti nessuno è collegato alla ferrovia, il trasporto merci trasportava 15mila tonnellate di merci negli anni 90 e oggi siamo a 60 mila. La prima economia del Veneto è il turismo, il lago di Garda ha avuto un boom, ma c'è una strada da 30-40 anni e quindi la necessità di pensare a un miglioramento dell'accessibilità anche a zone turistiche, oltre al lago di Garda anche per esempio la zona di Iesolo ha bisogno di infrastrutture stradali. Per quanto riguarda il tema ferrovie, c'è la necessità di collegarsi ai mercati nazionali e internazionali, e per noi è di vitale importanza il completamento dell'alta velocità, così come il collegamento con l'interporto di Verona, con treni da 750 metri. Discutiamo con Rfi per migliorare il collegamento ferroviario con l'interporto di Padova. L'alta velocità arriverà nel 2026-2027 a Vicenza, Rfi sta progettando la Vicenza-Padova dove si vuole arrivare entro il 2030; per il 2026-27 si attende il collegamento ferroviario all'aeroporto di Venezia, quarto aeroporto per numero di passeggeri a livello nazionale. Tra 10 anni avremo un Veneto completamente diverso. Anche le Olimpiadi porteranno infrastrutture importanti, come la variante di Longarone; a Cortina, perla delle Dolomiti, i mezzi pesanti passano ancora davanti alla chiesa.

Elisa De Berti
Vicepresidente Regione Veneto e Assessore regionale Affari legali-Lavori pubblici-Infrastrutture-Trasporti

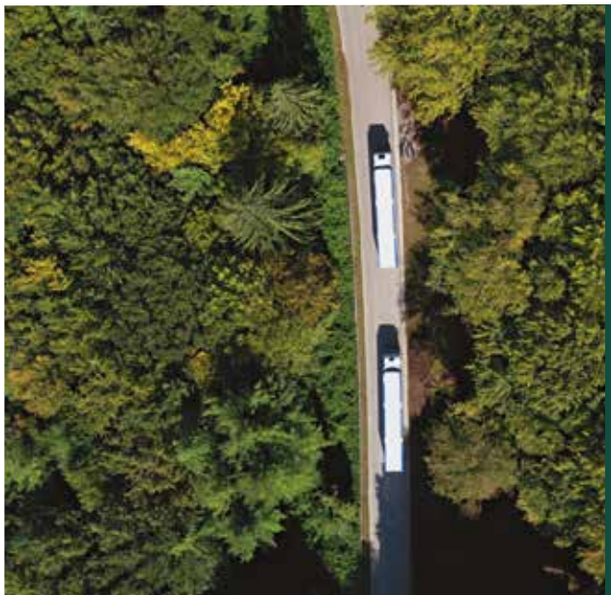
> **«Tutto ciò che succede nella quotidianità dell'economia va sempre e comunque a influire sui flussi della mobilità»**

Intermodal green transports towards sustainability

ENVIRONMENT
SOCIAL
GOVERNANCE

Il nostro percorso di competitività sostenibile

Una governance fondata sulla sostenibilità, una strategia di azione che, fedele alla mission originaria, tiene sempre conto degli effetti delle decisioni, all'interno e all'esterno dell'impresa, a lungo termine.
Trans Italia continua a viaggiare lungo le strade della green e blue economy, consapevole che la vera sostenibilità è, insieme, eco-efficiency, qualità del risultato e responsabilità sociale.



Trans Italia
GREEN TRANSPORT

Direzione Generale e uffici
Via Polcareccia n.7 - Z I 84084 Fisciano - SA
Tel. +39 089 890157 - transitalia.it

© MERCURIO

I PORTI ITALIANI INVESTONO SUL PROPRIO FUTURO

In arrivo nuove infrastrutture scelte con un occhio all'incremento del traffico e l'altro all'efficienza e alla transizione ecologica

Gli investimenti sui porti sono stati al centro di un dibattito che ha coinvolto quattro presidenti di Autorità di sistema portuale (Stretto, Mar Sicilia Occidentale, Mar Adriatico Meridionale e Mar Ionio) il vicepresidente di Alis Marcello Di Caterina e Francesco Sciaudone, managing partner di Grimaldi Studio legale. Il primo a parlare è stato Mario Mega (Presidente Adsp dello Stretto): «siamo nati da poco» ha detto « e abbiamo concentrato da subito gli sforzi con due linee di intervento. Il primo riguarda l'accoglienza ai passeggeri nei porti dello Stretto, che rappresentano il primo porto di traghettamento in Europa. Da noi passano più di 1 milione di mezzi leggeri e 11 milioni di passeggeri, ma ci sono nodi di intercambiabilità con delle banchine inadeguate. Il secondo obiettivo è realizzare e aumentare le banchine, creando delle stazioni marittime. Poi ci concentreremo sulla parte delle transizioni energetiche, sullo Stretto ogni 5 minuti si stacca un mezzo navale, oltre al tema del traffico longitudinale. Si tratta di interventi per circa 110 milioni rivolti alla transizione energetica, per le stazioni marittime si parla di un investimento da 35 milioni di euro. Entro il primo o secondo trimestre dell'anno prossimo sigleremo i contratti di appalto mentre gli interventi si concluderanno entro il 2026».

Nella zona ionica gli interventi verranno effettuati anche grazie ai fondi del Pnrr. «Noi» ha spiegato Sergio Prete (presidente AdSP Mar Ionio) «abbiamo unito questi investimenti a una programmazione che era già partita da tempo. Sul capitolo Next Generation abbiamo avuto il finanziamento per alcuni interventi del settore energetico-ambientale, per due dighe foranee a protezione delle banchine portuali e per l'infrastrutturazione primaria di un'area di 75 ettari, dove vogliamo re-

alizzare un Eco Industrial Park, ovvero una piattaforma con forti caratterizzazioni green e smart. Queste opere vanno ad aggiungersi a un adeguamento di 600 milioni di euro nel porto di Taranto e che prevede altri due interventi in corso di completamento. Ma dobbiamo ancora aggiungere altri interventi come quelli ferroviari e stradali, che devono essere considerati assieme ai porti per fare collegamenti intermodali. La nostra missione è arrivare a una diversificazione profonda del porto di Taranto, che fino a oggi è stato prevalentemente industriale. Le cifre sono le seguenti: 130 milioni stanziati dal Pnrr, 90 dei quali dal ministero delle Infrastrutture, poi ci sono altre fonti proprie».

Sul percorso di rafforzamento dei porti è, naturalmente, d'accordo Di Caterina: «Quando con il presidente Guido Grimaldi abbiamo fondato Alis, lui mi disse: "Marcello, dobbiamo da subito coinvolgere i porti, che sono essenziali per fare un ragionamento complessivo sul cluster che sia concreto". Oggi Alis con orgoglio può dire di aver raggiunto un risultato importante, tutte le autorità portuali aderiscono all'associazione. Ci vuole una strategia complessiva. C'era una legge, cioè la legge obiettivo, che funzionava benissimo, nasceva per essere un acceleratore di progetto per questioni strategiche del Paese perché consentiva allo Stato di poter ottenere rapidamente dei progetti esecutivi passando direttamente per il Cipe, senza passate da un gran numero di letture. Ora siamo ancora legati a una legge del '94: è possibile che siamo legati a una legge di 30 anni fa? Proponiamo di andare verso un'autonomia finanziaria. Ci sono porti che non sono nelle condizioni di avere banchine che possano ospitare navi di nuova generazione. Sui dragaggi, il ministero dell'Ambiente dovrebbe essere meno invasivo rispetto a una scelta strategica».

"Di Caterina: ci sono porti che non sono nelle condizioni di avere banchine che possano ospitare navi di nuova generazione. Sui dragaggi, occorre maggiore chiarezza e semplificazione normativa"

Pasqualino Monti (Presidente AdSP Mar Sicilia Occidentale) ha approfondito il tema della riqualificazione: «Noi abbiamo avuto la fortuna di partire prima rispetto alle autorità dello Stretto. La progettazione è a un livello maturo, con progetti cantierabili e finanziabili. Per i prossimi 25 anni vogliamo essere competitivi nel mercato. Abbiamo abbandonato i bacini che impedivano la sicurezza delle navi. Sul trapezoidale avevamo vecchie gru degli anni '70 che non avevano sollevato un grammo di merce. Gela e Licata? Nel 2014 abbiamo presentato un progetto con investimenti da 24 milioni di euro, per estrarre un'ingente quantità di gas. Il nostro paese consuma 26 miliardi di metri cubi di gas. Siamo riusciti a sbloccare la situazione e nel 2024 inizieranno delle trivellazioni per estrarre il gas».

Ugo Patroni Griffi (presidente Adsp Mar Adriatico meridionale) ha voluto intervenire sul tema della produzione, distribuzione e vendita dell'energia a prezzi concorrenziali: «Siamo impegnati per mettere a terra questa quantità enorme di risorse. Abbiamo intercettato un miliardo di euro, ma per coprire 300 km di costa c'è bisogno di un ulteriore sforzo per trovare altre risorse. Non c'è un progetto che possa essere qualificato come spreco del denaro pubblico. Facciamo poi molta attenzione all'elettrificazione delle banchine. Se le navi non si alimentano da terra allora bisogna comprendere che il porto rappresenta un ecosistema, con la transizione energetica al centro, dove allo stesso tempo si produce e si usa energia. C'è bisogno di produzione, distribuzione e vendita dell'energia a prezzi concorrenziali. L'idrogeno per i porti ha un senso, anche se ad oggi è un miraggio con problemi di stoccaggio, pericolo e di costi. Abbiamo bisogno dell'eolico, di trasformare l'energia per gli utilizzi della navigazione, come l'ammoniaca. Ci dobbiamo confrontare sulla sostenibilità, sulle interfacce porto – città, ma ci sono dei traguardi che non possono essere devoluti a un conflitto locale, la politica energetica coinvolge tutte le parti a livello nazionale».

"Sciaudone: il Pnrr non funziona come un bancomat, questi interventi devono essere rendicontati e monitorati, e fino all'ultimo giorno possono essere oggetto di una revisione da parte della Commissione"

Francesco Sciaudone, Managing Partner Grimaldi Studio Legale, si è concentrato sulla gestione del Pnrr: «Abbiamo fatto un manuale» ha detto «per capire qual è il perimetro del piano. Ma c'è un rischio di effetto imbuto che rischia di fare confusione. Bisogna gestire la complessità riducendo le criticità. Il Pnrr non funziona come un bancomat, questi interventi devono essere rendicontati e monitorati, e fino all'ultimo giorno possono essere oggetto di una revisione da parte della Commissione. Non siamo abituati a spendere tante risorse come hanno fatto altri Paesi, quindi, le amministrazioni si sono trovate ad avere un sovraccarico di risorse disponibili rispetto al loro standard con gli staff che avevano. Inoltre, le amministrazioni devono parlare con le imprese, in modo che le risorse pubbliche innestino investimenti privati e, se c'è bisogno, dobbiamo riprogrammare il Pnrr alla luce della crescita del costo dell'energia, ma lo dobbiamo fare oggi.

Sul palco

Marcello Di Caterina (vicepresidente di Alis), Mario Mega (presidente AdSP dello Stretto), Pasqualino Monti (presidente AdSP Mar Sicilia Occidentale), Ugo Patroni Griffi (presidente AdSP Mar Adriatico Meridionale), Sergio Prete (presidente AdSP Mar Ionio), Francesco Sciaudone (Managing Partner Grimaldi Studio Legale) e Angelo Scorza (direttore Ship2Shore)

PER VINCERE BISOGNA AVERE LA GIUSTA FORMAZIONE

I ragazzi e le ragazze di molti Its erano una presenza costante nei padiglioni e nelle sale di LetExpo. Curiosi e attenti hanno dimostrato come questo tipo di istituti stia formando una generazione pronta a colmare il gap tra l'insegnamento e il lavoro

Tutti insieme
I ragazze e le ragazze dell'Its Catania sul palco di LetExpo insieme ai loro insegnanti e al presidente di Alis Guido Grimaldi

Il tema della formazione è sempre stato fondamentale per Alis che durante LetExpo ha dedicato all'argomento un dibattito moderato dal direttore di Economy Sergio Luciano, al quale hanno partecipato Silvio Busico, presidente della Filiera Its Mobilità Sostenibile, Claudio Carrano, amministratore delegato di Infogestweb Golia, Francesco Casilli, ceo di Casilli Enterprise, Antonio Garofalo, prorettore alla Didattica e Affari Istituzionali dell'Università Napoli Parthenope), Tiziana Nisini, sottosegretario Lavoro e Politiche Sociali e Roberto Pancaldi, vicepresidente di Adecco Training Italy.

Busico ha voluto cominciare dai numeri: «L'83% dei nostri ragazzi ha trovato un lavoro entro 12 mesi dal diploma» ha detto «perché il sistema Its rappresenta un tassello fondamentale del settore produttivo, un'eccellenza di alta tecnologia in Italia. Siamo operativi dal 2013 e ci inseriamo a metà del percorso che porta al diploma di secondo grado e successivamente alla laurea triennale. La nostra è una formazione di quinto livello, con delle aree tecnologiche della filiera della mobilità sostenibile, suddivisi in 20 Its su scala nazionale. Raccogliamo quindi il bisogno delle imprese, in ambito formativo e come piattaforme di diffusione dell'innovazione, traducendolo in competenze. I nostri formatori sono manager d'impresa, i percorsi si svolgono sotto forma di stage che rappresentano il primo segmento di apprendimento. Ben venga un investimento sul sistema Its che con il governo Draghi ha avuto l'attenzione che merita». Carrano, invece, ha sottolineato quanto sia importante conciliare le nuove tecnologie e il mondo degli autotrasporti, dando ai giovani le conoscenze che consentano loro di capire cosa significa essere un trasportatore o un autista professionale: «Parto dal condividere qual è il mio punto di osservazione, che è quello di chi genera tecnologia e la declina nell'autotrasporto, visto che ci occupiamo della formazione e della crescita del settore degli autotrasporti. Ci siamo costruiti un'idea grazie alla collaborazione con scuole e università. Con gli Its si collabora per la crescita e l'informazione dei giovani, due aspetti fondamentali nel settore del trasporto, una delle cui criticità è l'età media, soprattutto quella dei conducenti professionali. I giovani sono una risorsa su cui investire con attività divulgative per spiegare loro cosa significa oggi il ruolo del trasportatore e dell'autista professionale, percepita come una figura che richiede competenze non avanzatissime». La professionalità e

> **"Busico: L'83% dei nostri ragazzi ha trovato un lavoro entro 12 mesi dal diploma perché il sistema Its rappresenta un tassello fondamentale connesso ai fabbisogni formativi e professionali delle imprese"**

l'inserimento nel mondo del lavoro sono stati l'argomento scelto da Casilli che ha spiegato come un'azienda sostenibile deve essere professionalizzata. «La formazione» ha affermato «deve accompagnare l'attività lavorativa, avviando partnership con le università, perché cambiano i temi e con esse le necessità del momento. Si può essere un'azienda ecosostenibile pur avendo una sostenibilità economica. Abbiamo dei ragazzi che abbiamo formato da zero, con percorsi di studio personalizzati, coinvolgendo anche i driver stessi. Il governo deve offrire delle grandi politiche del domani e una progettualità immediata. Ci sono delle possibilità di avere un rapporto tra pubblico e privato fruttuose, come ad esempio abbiamo fatto noi nel comune di Nola, dove abbiamo coinvolto le autoscuole richiamando delle persone che cercavano il reddito di cittadinanza: con una somma di 17 mila abbiamo quindi formato nove persone da inserire immediatamente nel mondo del lavoro. Chiediamo al governo di prendere spunto e fare questo piccolo ma importante sforzo».

«Questi» ha risposto il sottosegretario Nisini «sono momenti importanti di ascolto e confronto. Bisogna fermarsi e ragionare sulla parola chiave 'formazione', un problema che la pandemia ha evidenziato con una grossa carenza nel mondo del lavoro, che va a una velocità sostenuta. Abbiamo una carenza delle competenze digitali di base, la metà della popolazione italiana ne è carente, per non parlare di quelle avanzate. Anche per chi non è nel mondo del lavoro, se tutti acquisiscono delle competenze tutto gira meglio. Manca, però, un orientamento nell'istruzione, infatti i ragazzi non hanno gli strumenti per capire quale sia la loro strada da seguire, che deve essere un mix tra il piacere e il dovere. Va cambiato il sistema dei sussidi, non vuol dire che le persone in difficoltà vadano lasciate sole, ma ad esempio il Comune eroga già degli aiuti economici al cittadino, se però l'aiuto viene erogato da un ente centrale che con il reddito di cittadinanza è rappresentato dall'Inps, possono nascere delle problematiche e delle incongruenze».

Roberto Pancaldi ha spiegato come sul mercato del lavoro ci siano profonde contraddizioni: «Noi stiamo vedendo due aspetti che sembrano inconciliabili: la disoccupazione alta e la competenza. Si cercano persone, ma mancano competenze per assumerle. Il nostro gruppo ha il compito di risolvere questo mismatch. Le aspettative del mercato del lavoro sono cambiate nel corso degli anni. Le competenze che oggi acquisisci, fra due anni saranno obsolete. Entrare nel mercato significa mantenere le competenze e non renderle obsolete, aggiornandole». Sulla stessa linea si è espresso anche Garofalo: «Nel mercato del lavoro c'è un forte mismatch, una sorta di polarizzazione, di richiesta di figure qualificate, ma non sempre le figure professionali disponibili sono all'altezza. Non si riesce a favorire questo match, dobbiamo immaginare delle risposte: percorsi formativi innovativi che diano una formazione solida che si abbini a un approccio pratico. Poi c'è un problema di comunicazione, il settore della logistica non è percepito come centrale, il che è sbagliato, lo si deve fare capire ai ragazzi e alle famiglie: vale, ripeto, il 7% del Pil.

"Pancaldi: In Italia stiamo vedendo due aspetti che sembrano inconciliabili. La disoccupazione è alta e scarseggia la competenza. Si cercano persone, ma mancano competenze per assumerle"

I relatori

Silvio Busico, presidente della Filiera Its Mobilità Sostenibile, Claudio Carrano, amministratore delegato di Infogestweb Golia, Francesco Casilli, ceo di Casilli Enterprise, Antonio Garofalo, prorettore alla Didattica e Affari Istituzionali dell'Università Napoli Parthenope), Tiziana Nisini, sottosegretario Lavoro e Politiche Sociali, Roberto Pancaldi, vicepresidente di Adecco Training Italy e Sergio Luciano, direttore di Economy

I GRANDI PORTI EUROPEI NON SONO AFFATTO DISTANTI

Nonostante le molte differenze, gli scali del Vecchio Continente stanno affrontando gli stessi problemi e a LetExpo hanno cercato soluzioni

I problemi esistono dappertutto, il confronto con ciò che avviene all'estero, però, può offrire non solo soluzioni innovative, ma anche spunti di riflessione. Per questo LetExpo ha voluto aprirsi, fin dalla prima edizione, al mondo invitando a Verona alcuni rappresentanti di realtà portuali europee per metterli a confronto con alcuni interlocutori italiani. Il parterre era di alto livello e comprendeva Anders Ahlvik, Managing Director del Porto di Hanko, Costantino Baldissara, Commercial, Logistics&Operations Director di Grimaldi Group, Ennio Cascetta, Presidente del Cluster tecnologico nazionale trasporti) Giovanna Franceschini (Commercial development Routescanner del Porto Rotterdam) Rodolfo Giampieri, presidente Assoporti, Pino Musolino, presidente AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Manuel J. García Navarro, Head of intelligence Business del Porto di Valencia e Amaia Sarasola, Marketing & Commercial manager del Porto di Bilbao. Il dibattito era moderato da Antonio Errigo, vice direttore di Alis.
Il ghiaccio è stato rotto da Ahlvik che ha parlato delle operazioni portuali nel Mar Baltico e della digitalizzazione: «La Finlandia dipende totalmente dal trasporto marittimo» ha spiegato ed è importante essere rapidi, avere delle infrastrutture adeguate a supportare l'intera industria. Per noi la digitalizzazione è tra gli aspetti più importanti, che viene ancora prima della sostenibilità e del gas serra. Nei nostri porti gestiamo non solo i flussi delle navi ma anche quelli digitali attraverso delle analisi dei dati per capire quello che avviene all'interno dei porti.
«La forza del Porto di Barcellona» ha replicato Paris «è che siamo in un punto dove c'è grande rete sociale ed economica che ha bisogno di crescere continuamente. Adesso abbiamo fatto un investimento di 69 milioni per collegare le navi alla rete elettrica portuale per evitare che si presentino problematiche e durante tutta la sosta non ci sarà nessuna emissione all'interno del porto».
Diverso è il punto di partenza descritto da Sarasola: «A Bilbao siamo sempre stati un porto di produttori di petrolio e gas, abbiamo un'industria petrolchimica, ma ci focalizziamo anche sullo sviluppo di nuove risorse, con un impianto di idrogeno, e nella ricerca di risorse ad energie rinnovabili. Ma entro il 2025 ci concentreremo verso l'Europa del nord, con un'offerta sempre maggiore, controllando comunque i flussi di 100 milioni di tonnellate tra la Spagna e l'Europa che utilizza i cargo. Teniamo inoltre in considerazione le nuove regolamentazioni per dare un'impronta ecologica, oltre a considerare i problemi delle aziende del trasporto su strada. Gli autisti, infatti, vogliono poter guidare meno e vivere meglio, siamo sicuri che i porti, gli operatori e le aziende di shipping continueranno a lavorare insieme in questa direzione per trasformare il modello di business».

> **“Ahlvik: la Finlandia dipende totalmente dal trasporto marittimo e bisogna avere delle infrastrutture adeguate. Per noi la digitalizzazione è tra gli aspetti più importanti, che viene ancora prima della sostenibilità e del gas serra”**

Garcia ha, invece, sottolineato l'apporto del Gruppo Grimaldi alla transizione ecologica. «Nel porto di Valencia gestiamo 12 terminali, siamo il primo porto spagnolo. Sulle autostrade del mare cinque dei dodici terminal sono gestiti dal terminal Valencia Europa, azienda del Gruppo Grimaldi. Le due autostrade del mare sono gestite dal Gruppo Grimaldi. Se pensiamo alle Isole Baleari e al traffico italiano rappresentano il 50% del traffico di Valencia. Invece, due degli sviluppi più importanti da considerare sono l'EcoValencia nel porto di Valencia, che rappresenta la quinta generazione delle ro-ro del Gruppo Grimaldi. Un altro punto è Transmed del gruppo Grimaldi». «Abbiamo già ricevuto» gli ha fatto eco Baldissara «le prime offerte per costruire 5 nuovi giganti del mare: 220 metri per 38, 14 ponti, 9200 auto e 7 km di camion. Saranno a batterie o pannelli solari, saranno pronte per le nuove energie del trasporto marittimo, sulla falsariga delle navi eco di nuova generazione già brevettate da Grimaldi che sono più ecocompatibili del 50% rispetto a quelle che vanno a sostituire e del 30% di quelle di nuova generazione».
Musolino ha sottolineato come la geografia sia importante nella logistica. «Noi ci troviamo al centro dell'Italia e del mediterraneo occidentale, ma dobbiamo lavorare insieme con i due lati del

mediterraneo, creare un'unione di porti che aiuterebbero quelli del nord Europa, mentre in Africa ce ne sono altrettanti che prevedono di crescere. Ho paura, però, che in Italia stiamo perdendo tempo, dobbiamo velocizzare e trovare nuove modalità per ricucire i divari e vincere questa sfida. Mentre
Giampieri ha fatto un'analisi industriale. « Si sta tornando a un reshoring robusto e serio, con le grandi aziende, come la Merloni termo-sanitario, che sta tornando nelle Marche a produrre. C'è anche un ritorno al magazzino. Tutto ciò si traduce in rotte più brevi e il mare è importante in questo scambio di merci. Il 90% della globalizzazione si fa attraverso il mare e va a terra attraverso i porti. Si parla di infostrutture, infrastrutture e sostenibilità. Su questi tre temi si fonda questo universo. Bisogna, però, semplificare le procedure perché altrimenti questo rimane un sogno». Dello stesso parere anche Cascetta: «Quello che sta avvenendo nel mondo della logistica sotto i nostri occhi la chiamo settima rivoluzione dei trasporti. Il nostro Paese avrà per sempre una forte dipendenza dalla gomma. Puoi ridurre il lungo raggio verso l'Europa e ti serve la ferrovia sui valichi alpini, la capacità stradale è esaurita, aumenteranno i traffici con l'Europa. Mentre nel Mediterraneo non c'è alternativa alle autostrade del mare. Ma per essere smart bisogna essere tecnologicamente avanzati, e qui siamo indietro».
Franceschini h chiuso il dibattito dando un suggerimento: «Road scanner è una mappa digitale nata dalla necessità di trovare altri tipi di trasporto rispettando la riduzione delle emissioni. Con questa mappa mostriamo le connessioni via terra e via mare per creare nuove opportunità di business. Abbiamo bisogno che tutti gli operatori siano sulla nostra piattaforma. Spesso è difficile trovare le informazioni necessarie per avere successo, Routescanner è una risposta a questa esigenza».

“Giampieri: c'è un reshoring robusto e serio, con le grandi aziende come la Merloni che sta tornando nelle Marche a produrre. C'è anche un ritorno al magazzino. Tutto ciò si traduce in rotte più brevi”

Il dibattito
Nella foto Anders Ahlvik, Managing Director del Porto di Hanko, Costantino Baldissara, Commercial, Logistics&Operations Director di Grimaldi Group, Ennio Cascetta, Presidente del Cluster tecnologico nazionale trasporti) Giovanna Franceschini (Commercial development Routescanner del Porto Rotterdam) Rodolfo Giampieri, presidente Assoporti, Pino Musolino, presidente AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Manuel J. García Navarro, Head of intelligence Business del Porto di Valencia e Amaia Sarasola, Marketing & Commercial manager del Porto di Bilbao. Il dibattito era moderato da Antonio Errigo, vice direttore di Alis

PIÙ MERITOCRAZIA E UMILTÀ PER L'IMPRESA ITALIANA

Guido Grimaldi ha parlato della differenza tra le eccellenze presenti a LetExpo e molte altre aziende raccontando alcune esperienze personali

Guido Grimaldi, Presidente Alis, ha parlato di come non sempre l'impresa italiana sia meritocratica e i suoi protagonisti umili, raccontando alcune esperienze personali: «Perché ho voluto questo panel in cui si parlasse di sport e cultura? Perché il made in Italy è arte e imprenditoria, abbiamo qui a LetExpo 205 eccellenze qui che stanno facendo la differenza crescendo in maniera importante; io ho perorato questa causa di creare veri e propri campioni nazionali. Ci sono Paesi come la Germania in cui le piccole aziende della logistica sono 10 volte le nostre grandi. Quando trovi un imprenditore che va un po' meglio si sente, si crede un grande. Ne ho visti tantissimi. In Sicilia uno mi disse: parla col mio manager. E io dissi: questo è il modello sbagliato. Tante aziende falliscono perché hanno il figlio c... Ci diciamo le cose come stanno. Siamo onesti intellettualmente: in Italia non vige la meritocrazia. Bisogna studiare per essere più bravi degli altri. Quando hai un'azien-

La targa

Guido Grimaldi insieme a Lello Esposito, Marco di Paola, Roberto d'Antonio e Benedetta Piscitelli

“Grimaldi: il nonno mi disse: ti faccio un regalo. Mi fece lavorare su una nave a 15 anni, nessuno sapeva chi ero. Facevo una cinquantina di caffè al giorno”

“Grimaldi: ci vuole umiltà, si deve capire che nella logistica c'è un problema di nanismo, ci sono aziende nel mondo che hanno 11 miliardi di fatturato. Il vero problema di alcuni imprenditori italiani è che non si mettono in discussione. Gli associati Alis hanno un approccio diverso”

da padronale e magari hai il figlio di che è un c…, magari i manager se ne vanno. Ci vuole umiltà, si deve capire che nella logistica c'è un problema di nanismo, ci sono aziende nel mondo che hanno 11 miliardi di fatturato. Sono andato a cavallo nei giorni scorsi. Ma come, mi hanno detto, fra qualche giorno hai una grande fiera! Ma il genio esce fuori nei momenti di distensione, quando puoi seguire le tue passioni. Vinco la gara il primo giorno, vinco il secondo, il terzo provo a vincere, cercando di fare il mio guinness personale, eravamo 70 partenti: ma cado e prendo una gran botta. Mi dicono: non partire, hai LetExpo! Ma io risalgo con un cavallo e arrivo primo, e con un altro arrivo secondo. Lo sport ti forma, quando sali a cavallo o entri in un campo da calcio riparti da zero. Il vero problema degli imprenditori italiani è che non si mettono in discussione, sono arroganti. Ma quelli che fanno parte di Alis invece sono top, e si mettono in discussione.

A 15 anni ero un po' discolo, mi hanno cacciato da una scuola. Ma avevo una buona pagella. Il nonno mi chiamò e mi disse: nonno ti fa un regalo. Mi fece lavorare su una nave a 15 anni, nessuno sapeva chi ero. Facevo una cinquantina di caffè al giorno. Spesso gli imprenditori italiani dicono: mio figlio lo mando a fare l'Mba, il master a Harvard. Nelle aziende familiari è un problema, vanno nelle università dove conoscono il nome, quindi hanno vita facile. Il miglior regalo che puoi fare a un giovane è non dimenticare le radici. Mio figlio sicuramente non farà l'università fuori da Napoli, abbiamo delle eccellenze. Ci vuole umiltà, si deve partire dal basso. Ci hanno insegnato mio padre e mio nonno che tutto si deve guadagnare. Mi dicevano: fatti perdonare il tuo nome. E io chiedevo: in che senso? Risposta: arriva per primo, vattene per ultimo».

Queste esperienze personali sono state raccontate da Grimaldi in un panel che sotto l'insegna del Made in Italy, ha creato un legame tra sport e cultura, tra arte e imprenditorialità sport. Di sport ha parlato Marco Di Paola, presidente del Fise, che ha approfondito i valori alla base degli sport equestri: «Il nostro» ha detto «è uno sport bellissimo, innanzitutto il cavallo non fa distinzioni, uomini e donne competono insieme, sono tutti uguali. Lo sport insegna a costruire un successo, che dalle sconfitte si costruiscono i successi, che sono molto meno numericamente. Unire l'imprenditoria con una responsabilità sociale allo sport, che rappresenta una filiera valoriale con alla base la lealtà e degli atleti fuori dal comune. Per i ragazzi giovani è importante avere una scuola dello sport che ti forma ad essere una persona migliore, non per forza un vincitore, ma ti insegna quantomeno a combattere. Lo sport è anche una forma

L'arte

Una delle opere di Lello Esposito esposte nel Padiglione 4 di FieraVerona

"Di Paola: il cavallo non fa distinzioni, uomini e donne competono insieme, sono tutti uguali. Lo sport insegna a costruire un successo che si costruisce dalle sconfitte"

di arte, in particolare nello sport equestre c'è una forma di equilibrio, una serie di messaggi che uniti danno un'immagine fortissima del nostro Paese, che gioisce cresce e guadagna grazie allo sport ».
Di arte, invece, ha parlato Lello Esposito, che ha promosso i simboli di Napoli nel mondo e che crede fermamente nell'importanza dell'identità per le città: «Gli artisti sono visionari e il presidente di Alis lo è. L'arte è importante perché tutto è legato a un filo. Trent'anni fa la Cappella San Severo era chiusa, poi ha aperto e oggi è il museo più frequentato della città di Napoli. Come artisti, abbiamo voluto far crescere la città attraverso l'identità. Più forte è l'identità più la città si arricchisce. L'Italia è straordinaria da questo punto di vista. Arrivando alla mia opera, questa sirena ben augurante ha un uncino che si aggrappa alla terra e questo allude ai nuovi trasporti che collegano il mare e la terra».

In gara
Guido Grimaldi è Brand Ambassador di Fieracavalli Jumping World Cup

Gambero Rosso
2022

2016 trebicchieri Gambero Rosso
2017 trebicchieri Gambero Rosso
2018 trebicchieri Gambero Rosso
2019 trebicchieri Gambero Rosso
2020 trebicchieri Gambero Rosso
2021 trebicchieri Gambero Rosso

MASSERIA LI RENI
AVETRANA | MANDURIA (TA)

VESPA
VIGNAIOLI PER PASSIONE

WWW.VESPAVIGNAIOLI.IT

Massimo Fedriga ha fatto il punto sulla situazione pandemica, sull'arrivo dei rifugiati che scappano dalla guerra e sulla logistica della sua Regione

PIÙ DI DUE TERZI DEI PROFUGHI UCRAINI SONO PASSATI DAL FRIULI VENEZIA-GIULIA

Massimiliano Fedriga, presidente della Conferenza Stato-Regioni, a LetExpo ha risposto alle domande del direttore di Alis Magazine Sergio Luciano su come migliorare le politiche attive in Italia, nonché sulla logistica della Regione che presiede, il Friuli Venezia-Giulia, sulla situazione pandemica e la situazione dei profughi ucraini: «Stiamo discutendo come Conferenza Stato Regioni per rafforzare tutte le politiche attive a partire dai centri per l'impiego che sono il primo incontro di chi cerca lavoro, ma anche la parte formativa. Non è solo un problema organizzativo, dobbiamo lavorare con una forte connessione tra mondo produttivo e enti pubblici per fare matching. Vuol dire organizzare corsi di formazione con strutture convenzionate, anche per creare un percorso strutturato di formazione. Guardando a livello europeo si va verso la formazione continua, nella consapevolezza che i posti di lavoro da qui al futuro saranno molto mobili, un tempo la persona entrava al lavoro e lì spendeva tutta la sua vita professionale, nel futuro invece avremo continuamente la necessità di riqualificare. Nel Friuli-Venezia Giulia la logistica nasce dal principale porto italiano, quello di Trieste, dove la movimentazione su ferro è una delle migliori best practice di potenziamento, con attori di primo piano del panorama europeo, e un ruolo della nostra controllata finanziaria Friulia. Lavoriamo per far crescere gli interporti e con quelli austriaci oltre a uno di Budapest. La nostra idea è far sì che il Friuli Venezia-Giulia possa diventare una piattaforma logistica naturale. Stiamo facendo investimenti importanti, nel Pnrr ci sono 400 milioni per il porto di Trieste, il cui traffico è per il 90% internazionale. Per quanto riguarda la pandemia, non c'è dubbio che dobbiamo convivere con il virus con la consapevolezza che la drammaticità della stessa è stata quando le terapie intensive erano piene: grazie al vaccino questa criticità viene meno. Negli ultimi mesi abbiamo avuto a che fare con una variante meno aggressiva anche grazie ai vaccini seppure molto più contagiosa. Ora Omicron 2 sta provocando un aumento dei contagi, dobbiamo verificare cosa comporterà in termini di ospedalizzazioni. Poche ore fa il Consiglio dei ministri ha varato nuove misure per il covid, in aprile un periodo di transizione con misure alleggerite dove continueremo a monitorare l'evolversi della situazione per arrivare con fine aprile a un ulteriore alleggerimento se non cancellazione. Devo dire che tranne una minoranza rumorosa e a volte aggressiva la grande maggioranza della popolazione si è aiutata vicendevolmente: eravamo di fronte a un'emergenza globale, grazie a una comunità coesa abbiamo remato nella stessa direzione. Sulla guerra in Ucraina: siamo nella regione nella quale transitano quasi tutti i profughi provenienti dall'Ucraina, intorno a 35mila su 45mila inclusi quelli non ufficialmente registrati. Dobbiamo svolgere la parte di aiuto per l'emergenza sanitaria, ma anche gestire la parte di prima accoglienza alle frontiere: con questi numeri è molto impegnativo farlo, servono le medesime professionalità utilizzate nella pandemia. Un supporto da parte dell'esercito è sicuramente d'aiuto a una situazione che può arrivare a numeri importantissimi. Tutte le regioni si sono mosse subito con grande professionalità, ho fatto un appello: non lasciateci soli».

> **"Dobbiamo rafforzare le politiche attive a partire dai centri per l'impiego, il primo incontro di chi cerca lavoro, ma anche la parte formativa"**

Massimo Fedriga
Presidente della Regione Friuli Venezia-Giulia in videocollegamento

Uno studio fa il punto sulla maturità digitale e sugli investimenti in questo settore delle aziende del cluster Alis

DIGITALIZZAZIONE, COME SIAMO E COME SAREMO

Enrico Fossati (Engineering) ha presentato lo studio Alis-Engineering con tema "la digitalizzazione del cluster ALIS: lo stato attuale e le prospettive": "Abbiamo creato uno studio sottoponendo 67 domande al cluster Alis in cui abbiamo chiesto di raccontarci la maturità digitale all'interno dell'organizzazione e gli investimenti digitali. L'obiettivo è introdurre elementi di agilità e di resilienza in una situazione di velocità. Le Supply Chain hanno 4 direttrici del cambiamento. La sostenibilità per la quale i consumatori si aspettano dei risultati effettivi, il lavoro, che è cambiato in modo devastante negli ultimi anni, con l'essere umano che deve avere delle competenze digitali in una dinamica competitiva, con un cambio generazionale. Poi ci sono gli analytics, oggi questi dati riusciamo a trasformarli in informazioni, insight e quindi decisioni in tempo reale. Infine è cambiato il ruolo, da eccellenza operativa a innovazione di business, con nuove opportunità di crescita. C'è una buona maturità digitale percepita sulle funzioni aziendali, dove il 67% nel campo dell'amministrazione è soddisfatta. Ci sono nuove opportunità e necessità. Clusterizzare queste tecnologie in base al bisogno che coprono: quella più strategica riguarda la cybersecurity, che va a ottimizzare il backoffice e le operations. Le tecnologie che abilitano il processo decisionale risultano più basse nel ranking, come le tecnologie di simulazione e intelligenza artificiale. Quindi emerge una buona maturità tecnologica percepita, un'opportunità di ulteriore ottimizzazione funzionale attraverso l'adozione di tecnologie di automazione dei processi, e l'urgenza di colmare i gap nell'adozione di soluzioni di cybersecurity, ma la vera opportunità è ridisegnare la strategia digitale considerando la supply chain integrata con strumenti digitali a supporto del decision making».

"C'è una buona maturità digitale percepita sulle funzioni aziendali, dove il 67% nel campo dell'amministrazione è soddisfatta. Ci sono nuove opportunità e necessità"

Enrico Fossati
presenta lo studio Alis-Engineering

DIGITALE E AMBIENTE CAMMINANO ABBRACCIATI

Non c'è conflitto tra la salvaguardia del Pianeta e la trasformazione tecnologica che, anzi, si devono sostenere a vicenda

Digitale e ambiente sono due parole chiave da almeno un decennio e lo saranno a lungo. Per questo a LetExpo è stato allestito un dibatto che ha messo insieme esperti del settore che operano in diversi ambiti. Hanno partecipato Andrea Arzà (AD Liquigas), Matteo Ballarin (AD di WithU), Maurizio Delfanti (AD di Rse), Giuseppe Giunta (Responsabile Sviluppo B2B Italia di Sicily by Car) Andrea Nannicini (Relationship Manager - Green New Deal di Sace) Nicola Piazza (AD di Würth Italia), Marco Terranova (AD di Sbb Cargo Italia) e Nicola Veratelli (AD di Octo Telematics). L'incontro è stato moderato da Sergio Luciano, direttore di Economy che ha scelto di cominciare a chiedere quale connessione c'è tra la transizione digitale e quella ecologica: «Le due transizioni sono correlate» ha risposto Delfanti. «Le nostre ricerche sottolineano questo. Anche nel mondo dell'energia questo passaggio emerge con chiarezza. Le reti elettriche sono state digitalizzate da tempo. Adesso si può portare contaminazione di queste esperienze nel mondo elettrico e del gas. All'inizio c'è stata una difficoltà di intendersi tra mondo digitale e mondo delle energie. Questo avvicinamento che c'è stato, superato il primo scoglio, porta a investimenti e a un cambio di mentalità. Si è arrivati a dei vantaggi di efficienza energetica, ma anche operativa. Sono convinto che le due dimensioni vadano curate parallelamente».

«Il tema della digitalizzazione anche nell'ambito della transizione ecologica è interessante» ha confermato Arzà. «Parto dall'esperienza diretta nella nostra azienda, dove negli ultimi 5 anni abbiamo investito circa 30 milioni di euro per attivare il processo di digitalizzazione. Sono convinto che sia un'opportunità per due motivi: il primo è per

creare efficienza, collegata con la sostenibilità, che significa anche usare meno risorse per fare le stesse cose; il secondo è la creazione di valore. Attraverso la digitalizzazione si possono offrire nuovi servizi e quindi creare valore. Il punto critico è creare all'interno dell'impresa la cultura delle persone capace di utilizzare la crescita degli strumenti informatici che ci sono a disposizione». «La digitalizzazione» ha aggiunto Nannicini «è anche e soprattutto un fine. Se andiamo a vedere una pletora di progetti, la digitalizzazione accompagna questo intero percorso di transizione ecologica. Per esempio, un data center ha bisogno di energia e di sistemi di raffreddamento attraverso le risorse idriche. In questo modo si arriva a una transizione ecologica. O ancora nel campo dell'agricoltura sostenibile per ridurre al massimo l'utilizzo delle risorse, per una mobilità sostenibile e un'interconnessione. Stiamo supportando la transizione ecologica del Paese, e questo ci rende sia orgogliosi, supportando la sua digitalizzazione». Ballarin si è soffermato sulle funzionalità e i rischi legati all'app di utility per le famiglie: «La nostra è un'utility virtuale, non abbiamo asset fisici, ma compriamo energia e gas in giro per l'Europa. Di fatto l'infrastruttura tecnica che comanda i flussi è prettamente digitale. Una società come la nostra che gioca sull'efficienza dell'informatizzazione. Abbiamo creato anche il brand 'WithU", con l'obiettivo di fornire anche servizi di connessione internet e di telefonia fissa. Creando un'app di utility per la famiglia, al di là del risparmio economico cerchiamo di offrire la semplificazione per avere sotto controllo tutte le necessità di casa, con una interconnessione incredibile. In questo modo conosci meglio il cliente, ma vogliamo anche capire quale sia il confine di questa digitalizzazione, quanto leva al rapporto umano». Terranova ha, invece, parlato di cosa significa la digitalizzazione per il trasporto merci ferroviario: «Vendiamo trasporti ferroviari, la digitalizzazione spinta è una necessità più che un vezzo o una moda. Per gestire una complessità simile è necessario. Per sapere quando quel pacchetto che è nel tal treno arriverà a destinazione, questa è digitalizzazione. Ci fosse un attacco hacker non so come faremmo. È un'esigenza, stiamo investendo 20 milioni in un sistema informatico completamente nuovo. Se risparmiamo tre locomotive, risparmiamo 2 milioni all'anno, e questo fa la differenza».

> **Delfanti: le due transizioni sono correlate. Le nostre ricerche sottolineano questo. Anche nel mondo dell'energia questo passaggio emerge con chiarezza Le reti elettriche sono state digitalizzate da tempo**

Il nuovo metaverso Wurth, attraverso cui i clienti possono muoversi in modo digitale all'interno dell'azienda e, in futuro, interagire con l'azienda stessa è stato il tema di Piazza. «È un luogo dentro al quale un cliente, loggandosi come su un normale sito internet, può muoversi e può visitare l'azienda svolgendo anche attività di interazione tra mondo fisico e digitale. Attraverso questo strumento vorremmo far interagire gli avatar dei nostri clienti, organizzando meeting e aree di cooperazione. Dobbiamo farci trovare pronti quando si acquisirà maggiore dimestichezza con questo mondo e fungere da stimolo a tutto il panorama italiano».
Giunta ha raccontato l'impatto della digitalizzazione sull'azienda: «Il presidente Dragotto ha fondato la sua azienda nel '63, oggi abbiamo 18mila vetture con 55 uffici tutta Italia. Quando siamo passati alla digitalizzazione non è stato facile. Oggi i contratti sono digitali, la vettura è fotografata con uno strumento elettronico. Digitalizzare un ufficio di Palermo o di Venezia non è stato facile, ma oggi ci riteniamo un'azienda all'avanguardia a livello europeo. Abbiamo fatto un passaggio importante 5 anni fa quando siamo stati i primi a inserire le vetture elettriche; il 70% della nostra flotta è ibrida».
Anche Veratelli si è soffermato sul tema della transazione digitale sulle automobili: "Octo Telematics fornisce tecnologia nel contesto delle automobili nell'ottica del connect people e connect place. Ci inseriamo soprattutto nel mondo dell'insurance e dello sharing. La digitalizzazione ha degli impatti sulla sostenibilità, se la telematica fosse obbligatoria abbasseremmo il numero degli incidenti. Con lo sharing si ottengono zero pollution e zero congestion. L'obiettivo, da una parte, è il concetto della smart city e, dall'altra, quello dell'automatizzazione dei processi per ottenere più benefici.

La targa di LetExpo

Nella foto: Andrea Arzà (AD Liquigas), Matteo Ballarin (AD di WithU), Maurizio Delfanti (AD di Rse), Giuseppe Giunta (Responsabile Sviluppo B2B Italia di Sicily by Car) Andrea Nannicini (Relationship Manager - Green New Deal di Sace) Nicola Piazza (AD di Würth Italia), Marco Terranova (AD di Sbb Cargo Italia) e Nicola Veratelli (AD di Octo Telematics)

> **Terranova: vendiamo trasporti ferroviari, la digitalizzazione spinta è una necessità più che un vezzo o una moda. Per gestire una complessità simile è necessaria**

> **Arzà: attraverso la digitalizzazione si possono offrire nuovi servizi e quindi creare valore. Il punto critico è creare la cultura delle persone capace di utilizzare la crescita degli strumenti informatici a disposizione**

ECO CATANIA
PALERMO
IMO 9859571
ZERO

PORTUALITÀ E SHIPPING, LA COMPETITIVITÀ NASCE DALL'INTEGRAZIONE

Per crescere occorre maggiore libertà, il supporto del territorio, immaginare soluzioni nuove. Ma soprattutto bisogna fare sistema

I porti italiani e il loro futuro alle prese con la transizione ecologica, la crisi eergetica e la sfida dei concorrenti sono stati al centro di un dibattito moderato da Nicola Capuzzo (direttore di Shipping Italy), al quale hanno partecipato Andrea Agostinelli (presidente AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio), Oliviero Baccelli (Senior Advisor di Ptsclas), Zeno D'Agostino (vicepresidente di Espo e presidente AdSP Mar Adriatico Orientale), Luciano Guerrieri (presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale) e Mario Sommariva (presidente AdSP Mar Ligure Orientale). «In Italia siamo arrivati a 11 milioni di Teu» ha detto subito con orgoglio D'Agostino. «Il traffico gateway è cresciuto tantissimo come il transhipment. Una serie di investimenti sulle infrastrutture ci fanno sperare di poter andare sui mercati internazionali con più forza. Ed è quello che abbiamo cercato di fare a Trieste in questi anni. C'è una nuova globalizzazione regionalizzata che richiede investimenti e che il porto non faccia più solo il porto. Dev'essere un sistema. Abbiamo anche aumentato la quota nel sistema interportuale acquisendo il controllo di quello di Trieste, lavoriamo anche con Cervignano e Gorizia. Se oggi un player viene da noi trova un sistema integrato, la possibilità di lavorare con il porto, la logistica dell'interporto, il manifatturiero, e il porto franco di Trieste. Il che fa il paio con quello che a livello nazionale si cerca di fare con le Zes. A proposito di transizione energetica, devo dire che il termine transizione non mi piace perché l'idea che ho è questa: con la transizione modifichi l'approvvigionamento energetico di un sistema che rimane uguale, cambi solo la fonte d'energia. La capacità dev'essere quella di utilizzare infrastrutture esistenti magari obsolete ma andando anche fuori dai confini tradizionali. La pipeline che parte dal porto di Trieste per andare in Austria, Germania, Repubblica Ceca è un tubo di un metro di diametro che trasporta petrolio greggio; ma l'infrastruttura è larga 30 metri. Immaginate cosa può ospitare un tunnel costruito nel '67 che aveva come obiettivo il trasporto di greggio che oggi, con quel che succederà, potrebbe ospitare dall'hyperloop alle autostrade digitali o un tubo per l'idrogeno. Dobbiamo guardare anche alla parte sommersa di quelle infrastrutture importantissime, fuori da una logica esclusivamente trasportistica, ci vuole un po' più di fantasia».

L'autorità del Mar Ligure orientale chiede maggiori libertà per un'organizzazione in grado di risponde ai cambiamenti: «Stiamo cercando di costruire un modello integrato tra industria e porto» spiega Sommariva con determinazione ma anche con delle difficoltà. Per mettere in piedi un modello che integri in modo forte le aree portuali e che crei le premesse per un reshoring per far sì che il porto non sia solo un attrattore di traffico, serve che le autorità portuali godano di alcune libertà, che si acquisiscono a fatica. Per esempio ho avuto ore di discussione per poter partecipare a un consorzio dove la partecipazione era già prevista da una legge regionale.Toccando il tema del gas, il nostro impianto ha limiti strutturali importanti, può offrire un contribuito alla crisi del gas, ma può ricevere soltanto cinque di tutte le gassiere mondiali per limiti di lunghezza. E queste cinque sono impegnate nel traffico con l'Algeria. Ci sono interventi previsti per allungare l'impianto e il pontile per avere una disponibilità maggiore e ampliare i depositi, ma è difficile pensare di colmare la crisi dei gasdotti con i rigassificatori, perché le quantità sono incomparabili. Stiamo lavorando con Snam, con cui abbiamo impostato una partnership per un progetto di costruzione di un impianto di produzione di idrogeno green, collegato al mondo della nautica».

"D'Agostino: c'è una nuova globalizzazione regionalizzata che richiede investimenti e che il porto non faccia più solo il porto. Dev'essere un sistema. Anche per questo abbiamo acquisito il controllo dell'interporto di Trieste"

Transizione energetica e la sostenibilità devono accompagnare il tema della pianificazione portuale attraverso una visione sistemica, secondo Baccelli: «Il tema va declinato in diversi modi e credo sia necessaria un'organizzazione complessiva. Si vincono queste sfide se c'è una visione unitaria. Alcuni aspetti del tema sono sottovalutati, come quello dei flussi, perché alcuni oleodotti ridurranno gradualmente i propri. Serve

Con Guido Grimaldi
Andrea Agostinelli (presidente AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio), Zeno D'Agostino (presidente AdSP Mar Adriatico Orientale), Luciano Guerrieri (presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale) e Mario Sommariva (presidente AdSP Mar Ligure Orientale), Oliviero Baccelli (Senior Advisor di Ptsclas) e Nicola Capuzzo (direttore di Shipping Italy)

anche una visione complessiva di cosa si farà dei pontili, dei carbonili e dei depositi costieri che non saranno più utilizzati. Le dismissioni avverranno e non sempre saranno facili da gestire. Bisogna tener conto della pianificazione per convertire queste aree al meglio e mantenerle per fini portuali, come traffici Ro-Ro, crociere, ecc. Bisogna poi evitare la duplicazione di progetti e avere una visione sistemica, elemento fin qui sottovalutato ma che deve essere preso in considerazione in maniera rilevante».
Guerrieri ha parlato degli aspetti attrattivi e della transizione energetica in nei porti di Livorno e Piombino: «Nel primo caso c'erano dei contenziosi altissimi e stiamo cercando degli equilibri per poi concentrarci sugli aspetti attrattivi e relazionali. Il porto non è solo un'attività di arrivo delle navi, ma prevede anche altre attività logistiche retroportuali, e in questo cluster portuale inserisco anche le imprese industriali. Più complessa è la situazione nello scalo di Piombino, un porto in profonda trasformazione, ma ha la caratteristica di essere un porto industriale, con le acciaierie che attraversano un periodo di fallimento del mercato. Esiste la necessità di un ruolo pubblico che prenda in mano questo quadro e completare il disegno delle infrastrutture con strade, banchine e l'individuazione di operatori che scommettano sulla realtà del Paese. Piombino rappresenta una realtà di antica industrializzazione, dove si lavorano metalli e acciaio da moltissimi anni; ci vuole quindi una qualifica industriale che punti sulla promozione delle modifiche ambientali.

> **"Agostinelli: abbiamo dei problemi a riverberare sul territorio l'eccezionale performance del porto, in Calabria manca quella integrazione verticale, la funzione di volano territoriale"**

Gioia Tauro, infine, è stato al centro dell'intervento di Agostinelli. «Abbiamo investito molto nelle banchine, con un sistema di intercambiabilità interna e un gateaway attivo per i treni che portano 60 pezzi al giorno. Abbiamo però due problemi: riverberare sul territorio l'eccezionale performance del porto, in Calabria manca quella integrazione verticale, la funzione di volano territoriale, e queste difficoltà sono evidenziate per esempio dal fatto che sia stato nominato il terzo commissario straordinario. Per andare nella direzione della sostenibilità energetica con 4 km di banchine, c'è bisogno di un piano energetico colossale.

Una *Soluzione* per ogni esigenza di Trasporto

www.lucianu.it

LUCIANU®
take you far away

Per il Coordinatore nazionale di Forza Italia Antonio Tajani un taglio di 20/25 centesimi è solo il primo passo

UNO SCOSTAMENTO DI BILANCIO PER ABBATTERE LE ACCISE

"L'emergenza legata ai costi energetici esplosi con la guerra in Ucraina è stato il tema dell'intervento di Antonio Tajani (Coordinatore nazionale Forza Italia) : «Per Forza Italia è una priorità permettere all'Europa e all'Italia di difendere i propri valori sapendo che tutto ciò ha un costo. Serve più solidarietà all'interno dell'Europa. Abbiamo chiesto il taglio delle accise sul costo dei carburanti che stanno andando alle stelle. Il consumatore, e il trasportatore, pagano una cifra esagerata. Bene il governo che vuole tagliare le accise, ma credo che fermarsi a 20/25 centesimi sia soltanto un primo passo: credo che nelle prossime settimane si debba fare uno scostamento di bilancio per fare di più. Il governo ha tutto il sostegno di Forza Italia per sostenere le imprese. Aggiungo che si deve lavorare anche a livello europeo. Noi abbiamo fatto una serie di proposte, la prima: rinviare e modificare il patto di stabilità. Secondo, continuare a emettere bond per raccogliere fondi al fine di istituzionalizzare il Recovery fund che sta dando buoni risultati anche per il settore di Alis; ma anche dovremo intervenire sulla politica energetica, i rifugiati, la ricostruzione in Ucraina, la necessaria politica di difesa europea: serve un nuovo Recovery. Terzo: la Bce non interrompa il Quantitative easing, serve ancora denaro, una politica espansiva per permettere alle banche di poter concedere prestiti alle imprese con tempi di rientro dai prestiti più ampi, bisogna lavorare a livello europeo. Alcuni Paesi come Italia, Germania devono sostenere sacrifici superiori, quindi devono essere tutelati dall'intera Ue; penso anche a un tetto europeo dei prezzi del gas, altrimenti la concorrenza in Ue sarebbe un danno anche per il nostro Paese. Ultimo punto: le bollette energetiche delle famiglie italiane. Specie le più povere devono avere il diritto di spalmare in 1, 2, 3, 4 anni il sovrapprezzo che dovrebbero pagare, dobbiamo permettere alle famiglie e alle imprese in difficoltà di resistere. Questa guerra non finirà domattina, dobbiamo mettere imprese e cittadini nelle condizioni di poter creare nuovo lavoro. Vigileremo, vogliamo continuare a far sì che il nostro Paese sia un Paese dell'economia reale: anche per l'agricoltura serve un sistema di infrastrutture efficiente, e i mezzi di trasporto non devono pagare cifre insostenibili per non fare un danno anche all'agricoltura».

"Alcuni Paesi come Italia e Germania devono sostenere sacrifici superiori, quindi devono essere tutelati dall'intera Ue; penso anche a un tetto europeo dei prezzi del gas"

Antonio Tajani
Coordinatore nazionale di Forza Italia in videocollegamento

A LetExpo, il ministro dei Rapporti con il Parlamento Federico D'Incà ha anticipato l'impegno su Marebonus e Ferrobonus

ENERGIA E INCENTIVI, IL GOVERNO SI MUOVE

Lo ha promesso ed è avvenuto. Federico D'Incà, ministro per i Rapporti con il Parlamento, a LetExpo ha parlato della fase di emergenza legata alla guerra in Ucraina e delle risposte che il giorno stesso il governo avrebbe dato anche alle imprese del trasporto e della logistica: «Nel Cdm di oggi ha detto «affronteremo il caro energia, la bolletta di gas e petrolio e l'impatto su cittadini e aziende. Un'emorragia, una ferita aperta, un dissanguamento delle risorse delle nostre aziende. Abbiamo cercato di aiutare tutti i settori, amministrazioni locali, famiglie e aziende, fin qui con un investimento da 16 miliardi di euro, una cifra enorme che però ha coperto solo in minima parte l'aumento dei costi dell'energia. Il 23 e 24 marzo è previsto un Consiglio europeo, uno dei più importanti, chiederemo un fondo sull'energia europeo, anche attraverso gli extraprofitti generati dagli aumenti. Sul decreto che porteremo oggi al Cdm vale il lavoro fatto sul protocollo d'intesa firmato con le associazioni di categoria con il lavoro della viceministra Bellanova e del ministro Giovannini che ci aiuteranno ad andare verso un equilibrio della filiera logistica e una gestione più equilibrata dei costi dell'autotrasporto, norme che includono sconti sui pedaggi, Marebonus e Ferrobonus, accise: arriverà nel pomeriggio, cercheremo di dare un aiuto. Mi fido delle parole di Roberto Cingolani, nell'informativa al Senato di questa settimana: sono in atto delle speculazioni a livello internazionale sul costo del gas e del petrolio. Dobbiamo assolutamente cercare di contrastare queste speculazioni, il sistema deve cambiare a livello di gestione delle energie nelle Borse. Dall'altra parte dobbiamo puntare sulle rinnovabili, riaprire una parte di produzione di gas nel nostro paese, con un raddoppio a 6 miliardi di metri cubi: ma il nostro fabbisogno è di 72 miliardi, lavoriamo con l'Azerbaigian per il raddoppio della Tap, con Nigeria e Angola per cercare di diversificare l'approvvigionamento di gas, anche con rigassificatori nel nostro Paese, per avere diverse fonti. Sono politiche lungo periodo che insieme a quelle di breve devono farci uscire da questa morsa. Nessuno si può prendere ora la responsabilità storica di far cadere il governo mentre abbiamo una guerra di aggressione russa in Ucraina. Il 2022 è l'anno più importante per le riforme nel nostro Paese. Parliamo degli oltre 200 miliardi di euro del Pnrr; oltre agli altri fondi; sono reali, ma ci sono delle riforme collegate, 527 obiettivi, 101 quest'anno e riforme storiche da attuare».

> **Lavoriamo con l'Azerbaigian per il raddoppio della Tap, con Nigeria e Angola per cercare di diversificare l'approvvigionamento di gas, anche con rigassificatori nel nostro Paese**

Federico D'Incà

Ministro dei Rapporti con il Parlamento Intervistato da Nunzia De Girolamo

SOSTENERE GLI SFORZI DI CHI GUARDA AL FUTURO

A LetExpo gli imprenditori hanno lanciato un appello: le aziende che investono nelle nuove tecnologie per limitare le emissioni devono essere sostenute e non penalizzate

Aziende specializzate nella logistica e aziende che producono mezzi pesanti e servizi, con il supporto di componente della Commissione Trasporti della Camera. Il tema erano le direttrici di sviluppo nel Mediterraneo a partire dai porti e dagli hub intermodali, ma è stata l'occasione per fare il punto su un settore in piena evoluzione. Al dibattito, moderato dal direttore di Economy Sergio Luciano, hanno partecipato quattro amministratori delegati, Domenico De Rosa (Smet), Luigi D'Auria (Trans Italia) Enrique Enrich (Italscania), Lorenzo Matacena (Caronte&Tourist), Eugenio Grimaldi (Executive Manager del Gruppo Grimaldi), Massimiliano Perri (Business Director IVECO Italy Market), Edoardo Rixi (Deputato che fa parte della Commissione trasporti della Camera dei Deputati) e Alessandro Valenti (vice direttore generale di HUPAC). «Il Mediterraneo» ha spiegato Grimaldi durante il dibattito «è zona di grandi scambi: nel 2050 gli scambi tenderanno a raddoppiare, per questo Alis è stata lungimirante nel creare una fiera in Italia. Allo stesso tempo le aziende intermodali hanno fatto grandi e costanti investimenti tra una pandemia e una guerra in corso, eppure c'è una domanda, un'offerta, un mercato vivo; noi abbiamo fatto 25 navi con grandi capacità, ma mancano gli spazi nei porti, negli interporti. C'è chi vorrebbe fare al posto dei porti depositi chimici, oppure armeggi per altri armatori, quando ci sono aziende che meritano questi spazi perché i flussi aumentano. L'intermodalità ha dimostrato di essere più competitiva sia da un punto di vista della sostenibilità sia da quello economico. Credo che abbiamo vinto una bellissima scommessa, sulla tratta Ravenna-Brindisi-Catania abbiamo dato continuità a un servizio che c'era ma faceva solo Ravenna-Catania con navi piccole, oggi su quella linea prima abbiamo investito portando navi da 250 camion, poi una terza nave a settimana, ora abbiamo risposto al mercato con le navi più grandi mai costruite, in grado di portare 500 camion, quasi 2700 semirimorchi proprio perché ci sono degli imprenditori che investono».

L'intervento di Matacena è rimasto sulla stessa linea rincarando la dose: «Mi chiedo come mai qui da noi non si sostengono gli sforzi di chi sta andando avanti, ma si guarda a chi è rimasto indietro perché non ha fatto scelte virtuose. Si puniscono i campioni, mentre si sostengono quelli che non lo sono. Così facendo si fa il male della nazione. Dobbiamo concentrarci su due aspetti. Il primo è il modo con cui sostenere le imprese che fanno trasporto, in particolare quelle che si sono impegnate in percorsi virtuosi in tema di salvaguardia dell'ambiente. In secondo luogo,

"Rixi: un aumento di un centesimo nel costo del carburante provoca un aumento del costo di 2-4 cent sul prodotto finale. Le scelte su determinati scacchieri geopolitici vanno riviste"

invece, sul lungo periodo, serve una decarbonizzazione dell'economia, che porta anche a una indipendenza energetica. Mi auguro che si continui di parlare di come faremo nei prossimi dieci anni a passare da idrocarburi a carburanti di altra natura. Noi usiamo già l'idrogeno, dobbiamo passare da una molecola che ha il carbonio al suo interno a una molecola che ha l'azoto, che è meno inquinante».
Il problema dei costi energetici è stato, invece, al centro dell'intervento di De Rosa. «Lo Stato deve assistere le aziende che hanno investito nelle soluzioni alternative al diesel, dalle energie endotermiche a quelle sostenibili. Quello che abbiamo visto sulla speculazione delle energie ha disorientato tutti gli stakeholder. La sostenibilità è una linea strategica che non può essere abbandonata. È in discussione come affronteremo questi cambiamenti. L'auspicio che ci sia qualche misura efficace immediatamente spendibile e una best practice sull'intermodalità, il mare bonus e sul trasporto sostenibile».
Secondo D'Auria, «la penisola italiana è una piattaforma logistica naturale che può offrire ancora grandi opportunità». «Ci sono 58 porti in Italia» ha spiegato «e le eccellenze italiane hanno investito sulle innovazioni, ma poi ci sono anche delle criticità portuali e strutturali che non sono in grado di sopportare i flussi in aumento. C'è carenza di retro-portualità, ma soprattutto al momento c'è l'impossibilità di lanciare una metodologia di trasporto multimodale. Questo non crea sinergie e competitività della portualità italiana che in questo campo si trova al 49° posto a livello mondiale. Bisogna pensare porti specializzati, alcuni per container, altri per materiali sfusi. Serve una progettualità per creare specializzazioni connesse a multi-modalità».
Valente ha fatto un appello: «Non rallentiamo i progetti, spingiamo i potenziamenti delle linee ferroviarie italiane e favoriamo interscambio ferrovia-nave attraverso questi interporti. Gli investimenti a cui possiamo assistere sono su territori sia nazionali che internazionali e l'Italia ha un ruolo fondamentale e deve innestarsi in una rete di nodi internazionale. Mentre è importante che gli investimenti previsti dal Pnrr consentano alla rete italiana di arrivare anche ai porti dove lo scambio modale possa avvenire anche tra treno e nave, senza interruzioni stradali».
I produttori di mezzi pesanti si trovano sulla stessa linea. «Si tende a vedere il camion come un nemico» ha spiegato Enrich «ma invece è un alleato per combinare un trasporto più efficiente. La motivazione del metano deve essere ambientale e non economica. Bisogna investire sui carburanti alternativi, ma la sfida è capire come renderli sostenibili economicamente. A questa transizione ecologica si arriva attraverso degli incentivi importanti per il biocarburante e la bioelettricità. Ci sono tante emergenze, sociale, sanitaria, ambientale, ma c'è né una che non c'era fino a qualche anno fa, ovvero l'emergenza logistica e della fornitura. Non si riesce a produrre quello che c'è da consegnare e l'inflazione ne è la causa». «Anche se parliamo di intermodalità,ha aggiunto Perri «il trasporto su gomma non è un rivale ma un elemento fondamentale. Come costruttore che detiene un terzo del mercato abbiamo un ruolo sociale nella decarbonizzazione del mondo dei trasporti, proponendo delle soluzioni per un trasporto ecosostenibile. Il gas è stato impattato dagli eventi, ma ci aspettiamo delle misure a tutela dei trasportatori. La soluzione è il bio carburante e il bio gas per raggiungere la neutralità carbonica».
«In un Paese in cui la merce per l'80% e oltre viaggia su gomma» ha concluso Rixi «strade e ferrovie sono centrali per la distribuzione delle merci. Questo pone tre problemi. Il primo: un aumento di un centesimo nel costo del carburante provoca un aumento del costo di 2-4 cent sul prodotto finale. Due: ci troviamo al centro di un Mediterraneo dove le situazioni geopolitiche cambiano rapidamente, quindi le scelte su determinati scacchieri vanno riviste. Questo vale anche per il Pnrr: oggi l'aumento dei costi delle materie prime fa ridurre il numero delle opere a parità di capitale che si riescono a realizzare. Il sistema del codice appalti in questi anni l'unica cosa che ha fatto in Italia è contribuire a premiare la mediocrità e non la qualità. Questo è vero anche nel sistema degli appalti pubblici, si punta a risparmiare, il risultato sono viadotti che durano meno che negli altri Paesi. Tre. Elementi nell'immediatezza. Sul problema dell'aumento di petrolio, gas ed energia elettrica o il governo interviene nelle prossime settimane con un decreto sull'energia che contenga una parte sul carburante o rischiamo la paralisi di una parte importante della catena logistica, l'aumento dei costi di produzione delle aziende, il rischio di non traguardare un'operazione sulla sostenibilità che richiede soldi. Dobbiamo tamponare con un intervento sulle accise e sull'Iva anche con la condivisione europea, per tenere ben sotto i 2 euro al litro il diesel: al di sopra di questa soglia corriamo dei rischi importanti, incluso quello di una delocalizzazione delle imprese».

La discussione
Insieme al moderatore Sergio Luciano (direttore di Economy) ci sono Domenico De Rosa (AD di Smet), Luigi D'Auria (AD di Trans Italia) Enrique Enrich (AD di Italscania) Eugenio Grimaldi (Executive Manager del Gruppo Grimaldi) Lorenzo Matacena (AD di Caronte&Tourist) Massimiliano Perri (Business Director di Iveco Italy Market) Edoardo Rixi (deputato e componente della Commissione Trasporti Camera dei Deputati) e Alessandro Valenti (vice direttore generale di Hupac)

Perché tassare la merce che viaggia per mare quando permette di ridurre le emissioni rispetto al trasporto su gomma?

TUTTE LE CONTRADDIZIONI DEL PACCHETTO FIT FOR 55

Sul palco
Guido Alfani (general manager di Carbonsink), Dario Bocchetti (Grimaldi Group e presidente della Commissione ambiente ed energy saving di Alis) Marco Campomenosi (deputato componenete della Commissione Tran del Parlamento Europeo), Massimo Deandreis (direttore di SR-M), Danilo Oscar Lancini (deputato e componente della Commissione Commercio Internazionale del Parlamento Europeo), Luca Lupi (Segretario generale di Medports), Boris Timm (Coo di CargoBeamer) e Fabrizio Vettosi (presidente di Ecsa Ship Finance Working Group e direttore generale di Vsl Club spa), moderati da Antonio Errigo, vicedirettore di Alis

Nessuno discute la necessità di ridurre le emissioni di climalteranti, ma sulle modalità e i tempi si può e si deve ragionare. Lo si è fatto anche a LetExpo coinvolgendo Guido Alfani (general manager di Carbonsink), Dario Bocchetti (Grimaldi Group e presidente della Commissione ambiente ed energy saving di Alis) Marco Campomenosi (deputato componente della Commissione Tran del Parlamento Europeo), Massimo Deandreis (direttore di SR-M), Danilo Oscar Lancini (deputato e componente della Commissione Commercio Internazionale del Parlamento Europeo), Luca Lupi (Segretario generale di Medports), Boris Timm (Coo di CargoBeamer) e Fabrizio Vettosi (presidente di Ecsa Ship Finance Working Group e direttore generale di Vsl Club spa) in un dibattito moderato da Antonio Errigo, vicedirettore di Alis.

Sul palco Deandreis ha parlato del necessario cambio nella politica energetica imposto dalla guerra in Ucraina: «Quello che sta accadendo in Ucraina rappresenta un punto di svolta per l'Europa, al di là che finisca in fretta vicenda bellica, perché cambia una serie di paradigmi. Gli obiettivi di decarbonizzazione sono stati scritti in un momento diverso, non possiamo non tenerne conto, gli obiettivi sono ancora validi o anche più di prima, l'obiettivo di rendere l'Europa autonoma è un obiettivo ancora più strategico oggi. La vera questione sono i tempi, disegnati in un contesto profondamente diverso da quello che osserviamo oggi. Il presupposto era utilizzare il gas come

cuscinetto di accompagnamento, oggi non lo possiamo più fare, c'è bisogno di ripensare completamente questo quadro. Lo studio fatto con Alis dimostra che la combinazione ferro-mare con le autostrade del mare fa risparmiare tantissime emissioni e soldi».

«Ma, nel pacchetto Ue Fit For 55,» ha spiegato Bocchetti «la legge che più impatta è l'Emission Trade System che dice che tutte le navi dovranno pagare 100 euro a tonnellate per le proprie emissioni, solo in Italia sulle autostrade del mare passano 4 milioni di tonnellate, quindi parliamo di 400 milioni di euro di tasse, solamente per le navi che trasportano le merci. In questo modo si rischia di andare a colpire il settore che proprio l'Europa ritiene quello meno inquinante. Bisogna incentivare i trasporti senza penalizzarli, altrimenti si va incontro a un backshift modale».

Una contraddizione tra misure e obiettivi che Lancini ha interpretato in maniera maliziosa: «Da eurodeputato italiano a volte ho l'impressione che questa Europa stia utilizzando la questione ambientale che sta a noi tutti a cuore - non ho mai trovato un imprenditore italiano che la ritenga inutile, tutti concordiamo sul fatto che tutelare l'ambiente oggi sia dare un futuro migliore ai nostri figli - per far trarre vantaggi a una parte dell'Europa rispetto a un'altra, e la parte che paga il maggior prezzo siamo noi. Perché per le navi utilizzare il metro delle tonnellate, e non dei Kw? I componenti della commissione arrivano quasi tutti dal nord Europa e sulla diminuzione della tassazione in Italia, la risposta è negativa, mentre nel nord Europa ci sono i ghiacci, e lì le riduzioni sono concesse».

“Lancini: da eurodeputato italiano a volte ho l'impressione che questa Europa stia utilizzando la questione ambientale che sta a noi tutti a cuore per far trarre vantaggi a una parte dell'Europa rispetto a un'altra”

Per Vettosi bisogna rendere armonici i tre pilastri del Ue Fit For 55 per evitare distorsioni. «Il primo» ha spiegato «è punitivo e si basa sul principio “chi inquina paga”, l'altro è costruttivo perché tende a virare su carburanti alternativi. Credo che questi due elementi siano ben ordinati. Da una parte c'è una spinta a punire chi non rispetta certe regole, dall'altra c'è quella a investire sui carburanti alternativi. Un terzo punto fondamentale, però, da affiancare agli altri due sono le risorse».

«C'eravamo permessi di criticare la scarsa capacità di alcune regole» ha ribattuto Campomenosi «ancor prima che scoppiasse questa crisi geopolitica. Proponevo in Commissione trasporti di accorciarle, per fare in modo che si mantenessero vive le catene di distribuzione e per resistere agli agenti esterni. A livello europeo la Commissione non vuole rivedere il sistema di regole, mentre occorre più coraggio, per permettere così alla banca europea di sostenere gli investimenti. Abbiamo delle scadenze precise e dei testi normativi che entrano in vigore tra poco, ma la Commissione europea è rigidissima sulle entrate dell'Ets. Ai carburanti alternativi, invece, si arriverà in una fase successiva».

“Bocchetti: le navi dovranno pagare 100 euro a tonnellate per le proprie emissioni. In Italia sulle autostrade del mare passano 4 milioni di tonnellate, quindi parliamo di 400 milioni di euro di tasse per chi trasporta merci”

Medports, l'associazione nata nel 2018 che è riuscita a raccogliere quasi tutti i principali porti del Mediterraneo, sta lavorando per una soluzione condivisa tra porti europei ed extra-europei nell'ambito del pacchetto UE Fit For 55. «Il pacchetto » ha affermato Lupi «viene vista da alcuni porti europei in un modo differente rispetto ai porti extra-europei. Nella proposta è prevista una tassa sull'acquisto di carburanti all'interno dell'area economica europea, che però può creare problematiche ad alcuni porti europei, perché alcune compagnie marittime potrebbero privilegiare alcuni porti del sud del mediterraneo per evitare di pagare questa tassa. Noi lavoriamo per una soluzione condivisa da presentare. La rivoluzione energetica comporta grandi risorse economiche. Nel frattempo, ci sono già a disposizione 33 miliardi di euro, in linea con le misure del UE Fit For 55 e volte a trovare molteplici soluzioni».

Secondo Timm, per arrivare alla decarbonizzazione, una delle soluzioni è il trasporto ferroviario. «Il 90% della produzione di CO_2» ha spiegato «proviene dai camion su strada, abbiamo quindi il bisogno di una rete che collabori e di intervenire per esempio sui sollevamenti nei porti. Ho visto un camion elettrico qui fuori dalla fiera ed è un esempio perfetto. Se immaginiamo un percorso in cui il primo miglio viene fatto da un camion su strada mentre poi la lunga distanza avviene su ferrovia, se la parte del camion fosse realizzata mediante un camion a energia alternativa potremmo avere un trasporto a zero emissioni e una linea interamente verde».

Infine, è intervenuto Alfani che ha spiegato il ruolo della propria azienda. “La Carbonsink è una società di consulenze specializzata sul cambiamento climatico fin da quando il tema non era ancora al centro di tante aziende. Accompagniamo le aziende nella definizione di strategie di mitigazione del cambiamento climatico per raggiungere gli obiettivi posti dall'Accordo di Parigi e arrivare al traguardo delle zero emissioni. Oggi vediamo un interesse crescente, nonostante le diverse crisi, da parte delle aziende private e lo vediamo in modo trasversale tra i settori (automotive, costruzioni e anche alcune eccellenze del Made in Italy, come la moda e la ristorazione). Notiamo con piacere che ci sono molte aziende che fissano obiettivi ambiziosi. E parliamo di filiere che vedono anche la logistica come elemento essenziale e che gioca un ruolo centrale».

INNOVATION FOR AUTOMOTIVE

Il tuo partner ideale per soluzioni truck & trailer

Il valore del Gruppo risiede nella capacità di saper gestire qualsiasi richiesta in materia di truck, rimorchi e semirimorchi.

BONETTI: «LA GUERRA IN UCRAINA RALLENTA LA SPINTA GLOBALE ALLA PARITÀ DI GENERE»

Il ministro per le Pari Opportunità ha sottolineato come le donne siano le principali vittime del conflitto

A LetExpo – Logistics Eco Transport, Elena Bonetti, Ministro per le Pari Opportunità e la Famiglia, si è collegata in diretta dagli Stati Uniti, dove sta partecipando alla 66° conferenza sullo stato delle donne dell'Onu: «Ci tenevo a portare il mio saluto e un breve intervento. Sono impegnata in una missione negli Stati Uniti, ho anche avuto un incontro con la responsabile dell'amministrazione Biden su questi temi della parità di genere. Il tema lo si vede anche alla luce dei recenti eventi, dell'aggressione russa in Ucraina, che ha visto le donne come principali vittime di questa crisi come sempre accade in caso di guerra. Questo rischia ulteriormente di rallentare la spinta che si stava portando avanti su scala globale nel coinvolgimento delle donne non solo come soggetti passivi ma come soggetti attivi del cambiamento, a cominciare dal climate change. Il messaggio della conferenza è che le donne devono diventare protagoniste nella leadership e nell'elemento attuativo. Guardo con positività al coraggio che ha avuto Alis nell'implementare questo elemento della gender equality. Il Governo ha portato avanti nell'ambito del Pnrr azioni su questo tema, sull'imprenditoria femminile, la parità di genere, gli asili nido: ci sono circa 7 miliardi, la grande novità è che abbiamo inserito principi di condizionalità e premialità per l'assunzione delle donne, riconoscendo che ci sono settori come la logistica in cui le donne sono scarsamente presenti: un minimo del 30% di donne giovani.

Per quanto riguarda l'Ucraina, l'impegno del Governo per l'accoglienza è in campo. L'Italia dev'essere casa per donne e bambini ucraini, perché siamo Europa. Stiamo organizzando una rete di accoglienza. Nel frattempo lavoriamo con la diplomazia per porre fine a questa inaccettabile aggressione. Ho incontrato la commissaria alle pari opportunità ucraina che era presente, e le ho portato la nostra solidarietà».

Elena Bonetti

Ministro per le Pari Opportunità e la Famiglia si è videocollegata dagli Stati Uniti

> **“Guardo con positività al coraggio che ha avuto Alis nell'implementare questo elemento della gender equality. Il governo ha portato avanti azioni sull'imprenditoria femminile e la parità di genere”**

LA RICERCA SUL NUCLEARE DI NUOVA GENERAZIONE DEVE RIPARTIRE

Per il segretario della Lega Salvini ci vorranno dieci anni, ma le centrali oggi producono meno scorie, meno CO2 e meno incidenti sul lavoro

"In momenti così drammatici 210 espositori che pagano per progettare il futuro vuol dire che Italia è più forte di tutto e tutti, soprattutto vedere tanti giovani, scommettere su Its etc… l'intervento di Matteo Salvini, Segretario federale Lega, a LetExpo inizia così e prosegue parlando della guerra e dell'energia: «Dopo Kabul mi aspettavo un occidente compatto? Per fortuna, abbiamo perso anni. Ma siamo a LetExpo. Parliamo di vita reale, più tardi torno a Milano e vado a prendere mia figlia a scuola, i genitori mi dicono: "Salvini, la guerra va fermata". "Ho pagato 2 euro e 40 al litro il gasolio", "mi è arrivata una bolletta con il gas che costa più del doppio dell'anno scorso". Da italiano pretendo dall'Europa anche un'azione economica conseguente, non possono esserci regole europee che ci impediscono di tagliare seriamente le accise e condannano le famiglie sul lastrico. È necessario uno scostamento di bilancio, servono alcune decine di miliardi. Per quanto riguarda l'energia nucleare, non sono abituato a fermarmi sugli errori del passato. Quindi: cosa possiamo fare oggi? L'Italia è l'unico Paese del G20 che non produce energia pulita e sicura con il nucleare. Io reinvestirei sulla ricerca sul nucleare pulito e sicuro come fanno tutti gli altri. Vanno bene le pale eoliche, il solare, ma bisogna differenziare, non possiamo essere gli unici al mondo a non usare l'energia nucleare. In Finlandia, il Paese delle renne e dei laghi, stanno per inaugurare una centrale nucleare di terza generazione: perché non dovremmo farlo noi? Bisogna chiederlo a chi dice no, come chi interverrà dopo di me. Il nucleare di nuova generazione produce meno scorie, meno CO2, meno incidenti sul lavoro. Se riparte la ricerca oggi i primi risultati si vedranno fra 10 anni, ma se non parti oggi non parti mai. Ripartirei domattina con la ricerca, dando lavoro a tanti giovani. Con un prezzo del diesel a 2,40 euro, un taglietto di 15 cent non basta. Ci sono alcune grandi aziende che stanno facendo guadagni miliardari grazie all'aumento del costo dell'energia. Sono un liberale contrario agli espropri proletari, anzi ci vorrebbe una sanatoria sul pregresso fiscale. Un governo come quello italiano non può dire: non trovo mezzo miliardo di euro per aiutare gli italiani. Per quanto riguarda il centrodestra, sto lavorando perché uniti si vince, divisi si perde come insegna nel calcio il Paris Saint Germain, se non giochi da squadra perdi. Ci vuole un bagno di umiltà, concretezza, amore per il Paese e unirsi: io sto lavorando per questo».

Matteo Salvini intervistato da Bruno Vespa

Il Segretario della Lega risponde alle domande del conduttore di Porta a porta

> **"Non possono esserci regole europee che ci impediscono di tagliare seriamente le accise. Serve uno scostamento di bilancio, servono alcune decine di miliardi"**

Enrico Letta insieme a Marcello Di Caterina, intervistato dai giornalisti prima di salire sul palco di LetExpo

È IL MOMENTO DI FARE L'UE PER DAVVERO

Secondo Enrico Letta, o ci mettiamo insieme sull'energia, la politica estera e il sociale o rischiamo troppo

Enrico Letta (Segretario nazionale Partito Democratico), a LetExpo ha parlato dell'emergenza dovuta alla guerra e dell'esigenza di far nascere un'Unione europea più forte: «Le sanzioni sono necessarie e sono quelle che piegheranno la Russia. Ogni giorno che passa la Russia è in maggiore difficoltà. Come attutire l'impatto delle sanzioni nei Paesi europei? Del primo livello ne ha parlato anche Gentiloni, mantenere l'allentamento del patto di stabilità allentato per la pandemia anche per il prossimo periodo, così che i singoli governi possano intervenire per agevolare quelle situazioni di difficoltà non di tutto il settore economico, ma di quello esposto al settore russo. Secondo: l'energia. Saluto la scelta fatta da Draghi di coordinarsi con Spagna, Grecia e Portogallo, siamo connessi con loro ai fornitori che non sono la Russia: con la Grecia al Tap, con la Grecia l'Algeria. Dobbiamo spingere per andare all'unione dell'energia. È il momento di fare l'Ue per davvero, dell'energia, della politica estera, del sociale. O ci mettiamo insieme o rischiamo troppo».

Quanto al caro-carburante, «se ne esce» ha detto Letta «con un cambio dei meccanismi di approvvigionamento dell'energia, un cambio fondamentale, e il governo si sta muovendo bene verso la diversificazione delle fonti. Se la guerra continuasse, nel giro di qualche settimana arriverà la decisione sullo stop alle forniture di gas e petrolio russo e noi dobbiamo prepararci a questo possibile scenario. Per fortuna, tutto questo avviene a fine marzo, quindi se avviene in vista dell'estate, vorrà dire che avremo sei mesi di tempo per prepararci all'autunno ed evitare il razionamento, sapendo però anche che non bisogna spaventarsi del fatto che il nostro Paese inizi a fare un discorso generale sul risparmio energetico, ognuno di noi a casa sua passa il tempo a dire ai figli: "Quando esci dalla stanza spegni la luce". Io la ritengo una scelta di educazione civica. Accanto a ciò, è evidente che noi dobbiamo ricostruire un meccanismo che consegni alle famiglie e alle imprese un sollievo maggiore e aggiungo in particolare ai ceti più deboli che di fronte a questa mazzata rischiano di cadere nella spirale dell'usura. L'intervento dev'essere a largo spettro, non può completarsi tutto oggi, deve esserci un terzo e un quarto tempo, se il sistema del trasporto viene azzoppato da questa vicenda e dai costi della crisi, avremmo a cascata sovracosti sui prodotti finali e un'inflazione crescente con i danni relativi alle imprese e alle famiglie».

> **"Il Paese inizi a fare un discorso generale sul risparmio energetico, ognuno di noi a casa sua passa il tempo a dire ai figli: "Quando esci dalla stanza spegni la luce". È una scelta di educazione civica"**

IL MONDO DEL LAVORO È (ANCHE) FEMMINILE

Sul palco di LetExpo imprenditrici e professioniste si sono confrontate sul ruolo delle donne nella logistica e negli altri settori

Cinzia Felici, General manager di Consul System, Francesca Fiorini, responsabile di Legalis, Sarah Nicosia (General manager di Dn Logistica), Silvia Petocchi, Ceo Cdi-Labs e Barbara Visentini (Claims executive di Visentini Trasporti Fluviomarittimi) hanno dato vita a un dibattito sulle donne e il mondo del lavoro.
Chiamata in causa da Maria Soave, giornalista del Tg1, che ha moderato il dibattito, Petocchi ha puntato il suo intervento sull'innovazione collaborativa nel mondo femminile, ma non ha mancato di citare esperienze personali: «Nel mio lavoro avevo un competitor uomo ma mi sono trovata naturalmente a mio agio perché ho giocato sul coraggio senza prendermi troppo sul serio, curiosando nel mondo. Questo aiuta a superare i momenti di difficoltà senza cadere nel panico. Nelle donne il senso di sé nasce da molti aspetti: è una questione di volontà e determinazione. Io lavoro con molti giovani, con

Con il presidente
Guido Grimaldi, presidente di Alis, insieme a Cinzia Felici, General manager di Consul System, Maria Soave, giornalista del Tg1, Francesca Fiorini, responsabile di Legalis, Sarah, Nicosia General manager di Dn Logistica, Silvia Petocchi, ceo Cdi-Labs e Barbara Visentini Claims executive di Visentini Trasporti Fluviomarittimi

la formazione giusta, e ho notato che le donne hanno bisogno di appoggiarsi sulla competenza rispetto agli uomini, autolimitandosi. Le donne giovani devono quindi osare di più. Il mondo delle startup è un mondo nuovo, ma quelle fondate dalle donne sono la minoranza, solo il 20% a livello globale: le troviamo nell'ambito della salute, delle piattaforme digitali, con temi a sostegno degli altri, della circulary economy. Se le donne hanno un obiettivo di impatto, che possono lasciare traccia, sanno che possono fare la differenza nel mondo. Il nostro consorzio è nato nel 2016, ci occupiamo di innovazione collaborativa e supportiamo le aziende in diversi settori collaborando con aziende esterne. Nel mondo dei trasporti e della logistica se si creano le giuste condizioni si aprono delle strade inaspettate con startup anche di altri paesi, se ben accompagnati. La leadership femminile ha la caratteristica di facilitare le collaborazioni, creare gruppo e condivisione. L'innovazione collaborativa va a braccetto col mondo femminile. Io credo e spero che la competenza sia la chiave per tutte le posizioni di responsabilità».

Visentini ha espresso il suo punto di vista sul ruolo della donna nello shipping, anche se è necessario sconfiggere ancora tanti preconcetti: «Rappresento la terza generazione dell'azienda di famiglia nel settore mercantile, appannaggio degli uomini, ma dove la donna si sta dando da fare e sta cercando di vincere le proprie paure partecipando ai tavoli di confronto dove ha la possibilità di esprimere la propria opinione. E lo fa con coraggio, preparazione e aggiornandosi sulle materie. Poi credo che la collaborazione sia fondamentale anche nel nostro settore. Ognuno ha le proprie competenze, ma siamo una squadra, in questo caso mista, che sta sulla stessa barca e insieme deve raggiungere il porto in modo efficiente. Nella donna riconosco la capacità di mediare in situazioni intricate. Io rappresento anche Confitarma, dove la donna ha un ruolo fondamentale. Nel consiglio troviamo cinque donne e nel mondo dello shipping ci si fa valere anche come donna armatrice. Ci sono anche ingegneri navali donne, quindi stiamo riscrivendo la storia dei trasporti navali. Mentre sulle nostre navi, nel mercantile (traghetti, trasporto merci), abbiamo equipaggi format al 100% da uomini, la figura del marittimo donna non è ancora così sviluppata. Forse bisogna sconfiggere dei preconcetti: si pensa che serva prestanza fisica, ma oggi con lo sviluppo della tecnologia molte funzioni sono state digitalizzate. Può essere pregiudizievole anche perché si è chiamati a navigare e se una donna ha dei figli piccoli per qualche mese deve allontanarsi dagli affetti. Nel mondo del lavoro ci presentiamo tutti come professionisti, a prescindere dal genere, dipende molto dall'ambizione e dalla competenza del singolo. Per confrontarsi con un ambiente maschile forte una donna deve avere formazione e aggiornamento su un settore in continua evoluzione».

> **Visentini: nel consiglio di Confitarma troviamo cinque donne e nel mondo dello shipping ci si fa valere anche come armatrici. Ci sono anche ingegneri navali donne quindi stiamo riscrivendo la storia dei trasporti navali**

> **Petocchi: nel mio lavoro avevo un competitor uomo ma mi sono trovata a mio agio perché ho giocato sul coraggio senza prendermi troppo sul serio. Questo aiuta a superare i momenti di difficoltà senza cadere nel panico**

Sulla stessa linea è intervenuta anche Nicosia: «Questo è un settore che ha per la donna delle criticità, ma anche molti punti di forza. Il mondo logistico non è in mano agli uomini, ma rappresenta un'attività di tutti coloro che hanno un'attitudine verso il problem solving. Il genere passa in secondo piano. Sono orgogliosa di rappresentare un'azienda siciliana con un management a prevalenza femminile, ma la vera innovazione è che il nostro responsabile logistico e quello di magazzino è una donna, non oggi, ma già vent'anni fa».

«I modelli di leadership tradizionali» ha spiegato Fiorini «sono dettati da parametri di competitività che rappresentano il modo di comunicare maschile. La competitività è una leva anche femminile e tra donne siamo capaci di raggiungere insieme gli obiettivi che ci prefiggiamo. La leadership femminile è caratterizzata da capacità di dialogo e di vedere le cose dal punto di vista altrui. Ritengo inoltre che al tavolo dei negoziati spesso la presenza femminile smussa la linea del conflitto, quindi, questa è una grande potenzialità del mondo femminile. Il tema della sostenibilità economica è legato alla leadership femminile in un mondo fatto ancora di forte instabilità. La donna ha anche un ruolo di guida, che va trasferito nella progettualità, rispetto all'ambiente e ai piani di sviluppo dell'economia femminile per esempio. Insieme possiamo scrivere qualche pagina migliore, perché quello maschile e quello femminile sono due mondi complementari che non devono entrare in contrasto. La mia esperienza è di un ambiente maschile competitivo, quindi bisogna combattere certe fragilità, ma l'importante è non emulare i maschi. Dobbiamo, come donne, mantenere la nostra caratteristica ma allo stesso tempo confrontarsi con gli stessi strumenti a disposizione degli uomini. La logistica in questo ha un ruolo meritorio, guarda molto alla competenza senza fare distinzioni di genere. Io sono orgogliosa di essere parte del mondo in cui opero».

Orizzonte Ambiente

Navighiamo ogni giorno verso la sostenibilità.

Ogni giorno ci impegnamo per avvicinarci sempre più a un orizzonte sostenibile: dalla nostra ammiraglia Elio alimentata a LNG, alla digitalizzazione dei servizi per limitare il consumo di carta, fino alle forniture a bordo ripensate in ottica più ecosostenibile.

carontetourist.it

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CARONTE & TOURIST

siremar
Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A.

LA TRANSIZIONE ECOLOGICA È UNA OPPORTUNITÀ

Marco Borgarello, ha presentato lo Studio Alis-Rse "Insieme per la transizione ecologica: le sfide del Green New Deal"

A LetExpo, Marco Borgarello (responsabile del gruppo di lavoro efficienza energetica di Rse) è intervenuto sul tema della transizione ecologica e le sfide del green new deal nel trasporto e nella logistica: «Si tratta di un'indagine effettuata su un campione di aziende del mondo dell'autotrasporto. Il 66% delle aziende ha la consapevolezza che i cambiamenti climatici sono una realtà su cui confrontarsi, mentre per il 90% delle aziende la transizione è un'opportunità e una necessità. Ci sono più vantaggi che ostacoli sulla collettività di tipo ambientale e sui costi, sulla flessibilità e l'efficientamento, mentre gli ostacoli riguarda l'eccessiva burocrazia e i rischi di squilibrio post pandemia, con l'aumento del costo dei trasporti. Si percepisce una maggiore sensibilità ambientale del cliente nella domanda di merci e servizi. La metà delle aziende hanno rinnovato il proprio parco mezzi per più del 70% negli ultimi 5 anni. Le soluzioni tecnologiche più efficaci riguardano il miglioramento dell'accessibilità all'intermodalità e il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio. Occorre fare delle scelte, seguendo degli indirizzi chiari. Il Pnrr ha portato ad un potenziamento dei porti, al rafforzamento della mobilità elettrica e al potenziamento della rete di interporti e aeroporti. È in atto un processo di transizione energetica, che le aziende associate ad Alis percepiscono come una necessità e un'opportunità».

Marco Borgarello
Responsabile del gruppo di lavoro efficienza energetica di Rse

> **"Il 66% delle aziende ha la consapevolezza che i cambiamenti climatici sono una realtà su cui confrontarsi, mentre per il 90% la transizione è un'opportunità"**

L'IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEI FONDI MADE IN EUROPE

Nonostante i problemi energetici e le irrisolte questioni burocratiche, il Vecchio Continente sta cercando di adattarsi alle nuove realtà

L'Europa, i fondi del Pnrr, quelli per l'energia e la sostenibilità. Ma anche le conseguenze della pandemia e le nuove tecnologie. Matteo Arcese, executive president di Arcese Trasporti, Riccardo Dutto, responsabile Industry infrastructure & real estate divisione di Imi Cib Intesa Sanpaolo, Bernardo Mattarella, amministratore delegato del Mediocredito Centrale, Alessandra Moretti (deputata e componente della Commissione Envi del Parlamento Europeo, Francesco Pastore, partner di Rsm Società di revisione ed organizzazione contabile, e Eugenio Tranchino, managing partner di Watson Farley & Williams Studio legale, hanno fatto il punto sul recente passato e sul futuro del Continente stimolati dalle domande di Bruno Vespa.

«Il coraggio e la tanta voglia di fare di Alis» ha esordito Moretti «dovrebbe essere trasferita alla politica. Mi trovo bene con i Grimaldi perché hanno grande concretezza. L'Europa è un elefante gigantesco, 27 governi, 27 strutture, è molto difficile semplificare, ma ci proviamo, cerchiamo di fare in modo che l'Europa sia più snella, perseguiamo l'abolizione dell'unanimità: come fa a essere snella se tutti devono dire di sì a tutto? Non ci sono soluzioni di propaganda semplici a problemi complessi. La burocrazia non è l'Europa, è in Italia, anche questo è un problema, imputare sempre tutto all'Europa è sbagliato. L'Europa ha dimostrato di non essere matrigna. Cambia volto con il Covid e oggi si impegna a fare la stessa operazione con un fondo compensativo e misure comuni. Ma che Europa vogliamo costruire? La competenza sulla sanità non ce l'aveva, e se l'è creata. Sull'energia nemmeno. Credo che i cittadini vogliano più Europa perché senza non ci salviamo. Possiamo scrivere una nuova pagina europea. Abbiamo dimostrato di essere solidali chiedendo responsabilità».

Per Dutto Il primo problema da affrontare per il continente è quello degli investimenti infrastrutturali per l'energia. «I gasdotti sono stati orientati con un sistema di trasporti e distribuzioni concentrati a Est» ha spiegato. «Adesso diversificare le fonti significa adeguare le infrastrutture. Servono più investimenti, ma bisogna garantire la stabilità. Nel breve vedremo scelte anche controintuitive dettate dall'emergenza, però quello che sta succedendo in Ucraina accelererà la transizione. Il gas perderà parte del suo ruolo, la guerra ha ucciso le discussioni sull'idrogeno blu, quindi si andrà direttamente sull'idrogeno verde. Si parla di importare molte tonnellate di idrogeno verde. L'Italia è gode di una buona posizione per importare questo dal Nord Africa che è la zona ideale e ha tubi che vanno fino alla Germania, il primo alleato per trovare al più presto una soluzione. Si può produrre in maniera distribuita l'energia, andando ad adeguare le infrastrutture. Deve essere la soluzione primaria anche per la competitività, perché le energie rinnovabili sono a costo variabile pari a zero, se escludiamo l'installazione e le manutenzioni. Se il costo marginale è zero si arriva ad avere un vantaggio competitivo perché l'energia costerà di meno. E l'Italia può avere un vantaggio importante se gioca bene le proprie carte».

Arcese ha preferito scendere su un piano più concreto e parlare della mancanza di autisti e della indifferenza rispetto a questo grave problema: «Non si è fatto molto» ha spiegato «per attrarre le nuove generazioni a questa professione. È meno faticosa di un tempo, ma è anche meno apprezzata di un tempo. Quando mio padre faceva l'autista era considerato un lavoro autorevole e apprezzato, oggi non ha la giusta considerazione. Si innesca così un meccanismo economico: il settore sconta il problema della competitività e quello che si dovrebbe veramente fare ha un peso economico che le aziende da sole non possono affrontare. L'applicazione del pacchetto mobilità europeo, poi, riduce ulteriormente la disponibilità di autisti. A volte mi trovo a dover combattere per la categoria con gente che non comprende tutti i bisogni di cui necessitano i nostri autisti, in modo da rendere questa professione più attrattiva».

«La burocrazia» ha aggiunto Tranchino «è un problema. Gli altri paesi sono più competitivi. Abbiamo emanato il decreto 'Semplificazione', dove l'articolo 2 sulla cabina di regia dà un indirizzo, ma i ministeri non attuano i progetti. Ci sono due tipi di problemi: uno proce-

50
EURO
ΕΥΡΩ
BCE ECB
ECB EZB EKT

Il dibattito sul palco di LetExpo

Insieme a Bruno Vespa, c'erano Matteo Arcese, executive president di Arcese Trasporti, Riccardo Dutto, responsabile Industry infrastructure & real estate divisione di Imi Cib Intesa Sanpaolo, Bernardo Mattarella, amministratore delegato del Mediocredito Centrale, Alessandra Moretti (deputata e componente della Commissione Envi del Parlamento Europeo, Francesco Pastore, partner di Rsm Società di revisione e organizzazione contabile, e Eugenio Tranchino, managing partner di Watson Farley & Williams Studio legale

durale e uno di competenze. Il Governo cerca di dare un impulso ai procedimenti organizzativi, in favore dell'eolico e del fotovoltaico ma dovrebbe avocare a sé delle competenze per superare le sovrintendenze locali. Perché l'offshore eolico non si è ancora sviluppato in Italia? Perché costa troppo, oggi stiamo testando delle soluzioni alternative come il floating offshore. Ma le sovrintendenze preferiscono proporre i progetti al di fuori delle acque territoriali per sfuggire dalla burocrazia italiana. Il primo impianto offshore d'Italia a Taranto ha dovuto superare una fase di studio lunga 11 anni. Ogni intervento normativo che va verso la parcellizzazione regionale delle installazioni di impianti fotovoltaici rischia l'incostituzionalità. Bisogna quindi tornare alla centralità dello Stato».

«Il green» ha affermato Pastore «è una grande occasione oltre che un obbligo, a cui l'Italia ha dato una grande adesione. È una possibilità importante per tutti gli investimenti che andranno fatti nei prossimi anni. La cosa importante è la cultura e la formazione, divulgando questa possibilità e facendola conoscere. Da poche ore abbiamo ufficializzato la realizzazione di un progetto dedicato alla formazione per i dirigenti delle imprese sulla svolta green per fornire maggiori informazioni sulla tassonomia europea e renderla fruibile».

> **"Moretti: il coraggio e la tanta voglia di fare di Alis dovrebbero essere trasferiti alla politica. Mi trovo bene con i Grimaldi perché hanno grande concretezza. L'Europa è un elefante gigantesco, 27 governi, 27 strutture, è molto difficile semplificare, ma ci proviamo"**

Mattarella ha, invece, parlato del ruolo rivestito da Mediocredito nella crisi pandemica: «Abbiamo garantito 231 miliardi di euro di finanziamento bancario nei confronti delle Pmi, per un totale di circa 2,6 milioni di operazioni. Dal 30 giugno non torneremo alla normativa pre-covid: è giusto che il ritorno sia più morbido, continuiamo ad avere livelli di garanzia più alti. Il Decreto-legge energia di qualche settimana fa ha, poi esteso l'operatività del fondo a operazioni di finanziamento delle imprese per coprire i costi maggiori dell'aumento del carburante. Le operazioni finanziate al 100%, che valgono una trentina di miliardi, nate da maggio a ottobre 2020, vanno in scadenza nel 2022, ancora non sappiamo in che percentuale saranno onorate; per quelle più grandi che valgono 150 miliardi, con un valore unitario da 3-400mila euro, avevamo una prima rata di quota capitale tra fine 2021 e inizio 2022: non è andata male, così come le uscite dalle moratorie, contrariamente a quanto si era paventato».

PRIMITIVA

Hai rotto i vetri del tuo veicolo?
La riparazione o sostituzione sarà semplice e veloce con l'app PRIMITIVA!

Confronta le migliori offerte dei centri di riparazione più vicine a te!

Scarica l'app e invierai la richiesta di preventivo per il tuo veicolo inserendo solo il numero di targa e il vetro da sostituire! la nostra App invierà la tua richiesta ai centri di riparazione più vicini a te che in breve tempo ti forniranno le offerte migliori con la prima data di appuntamento! Non ti resterà che scegliere e confermare l'offerta che preferisci!

PRIMITIVA: Ripara i cristalli del tuo veicolo in modo semplice e veloce, al prezzo più conveniente!

Scarica per iOS o Android:

Download on the App Store | GET IT ON Google Play

Maggiori informazioni:

Numero verde:
800 66 05 58

Email: info@primitiva.tech

GIOVANI E OCCUPAZIONE, IL FUTURO SI PUÒ COSTRUIRE

Il mismatch tra domanda e offerta penalizza tutto il Paese, ma ci sono gli strumenti per cambiare la situazione

Che collegamento c'è tra le nuove generazioni e la cultura, la ricerca e lo sviluppo? C'è, anzi sono molti se questi ultimi si impegnano per dare un futuro alle prime. Se ne è parlato a LetExpo in un incontro, moderato da Maria soave, giornalista del Tg1, al quale hanno partecipato Giulio Agnusdei, docente dell'Università del Salento, Laura Castellani, direttore della Fondazione Its - Rete Its Lazio, Marina Di Foggia, dirigente scolastico del Polo Einaudi di Roma, Carlo Palmieri, partner di Form Retail e presidente Its Moda Campania, Pierluigi Petrone, presidente di Assoram, Ettore Prandini, presidente di Coldiretti, Michele Villa, Corporate senior sales Director di Gi Group e Carlo Palmieri, partner di Form Retail e presidente Its Moda Campania. Quest'ultimo ha evidenziato un problema di comunicazione nel far capire alle famiglie in quali lavori c'è una trasformazione: «Anche grazie ai rappresentanti di altri settori abbiamo visto un fattore comune: non c'è area che adesso non si sta confrontando con la carenza di risorse per quel settore specifico. È un peccato non dare opportunità di lavoro. Il primo problema è di comunicazione. Non siamo in grado di trasferire alle fa-

> **Palmieri: non c'è area che non si stia confrontando con la carenza di risorse. È un problema di comunicazione. Non riusciamo di trasferire alle famiglie le opportunità di lavoro dove si sta attuando una trasformazione**

miglie le opportunità di lavoro dove si sta attuando una trasformazione. Pertanto, dobbiamo approcciare la formazione in modo diverso. La moda è un fiore all'occhiello del nostro paese, ma stiamo perdendo questo primato mondiale».
D'accordo con queste parole anche Castellani: «Quale immaginario diamo ai ragazzi? Anche a causa delle crisi economiche associamo il lavoro a stress, precariato, sempre con accezioni negative. Abbiamo sbagliato la narrazione della percezione del lavoro. Talvolta i ragazzi faticano a percepirsi rispetto al lavoro e al futuro perché non condividiamo con loro una reale classificazione. Per me la parola fondante è: prospettive. Gli Its offrono occasioni e competenze e richiamano le aziende alle loro responsabilità, a rendersi meritocratiche e accessibili».
Una possibile soluzione è stata evidenziata da Di che ha detto: «Noi siamo qui come polo. La scuola è riuscita a costruire un parterre di 28 partner per costruire un'intermediazione continua tra il mondo della formazione come spazio dell'apprendimento e il mondo del lavoro. I ragazzi stanno facendo una challenge su queste tematiche e stanno lavorando attraverso interviste e la visita agli stand per produrre un'idea che genera futuro. Loro partono dalle loro idee e si muovono come attori protagonisti all'interno di un'idea che deve generare una visione verso il 2030. La parola chiave è cultura, digitale ed esperienziale. Solo così esploriamo insieme ai giovani il loro futuro, vogliamo vedere il mondo attraverso i loro occhi».Anche Villa pensa che il percorso debba essere fatto insieme ai giovani. «Si parla tanto di loro» ha detto «e di sostenibilità. Parlando di sostenibilità del lavoro, vogliamo dare le competenze in base a quello che vogliono loro per renderli attivi durante tutta la carriera lavorativa. Abbiamo fatto tre cose: academy formative, investendo 25 milioni di euro all'anno e offrendo subito ai giovani un contratto a tempo indeterminato e una stabilità per permettere loro di acquisire le competenze; Women4, con cui offriamo alle donne la possibilità di svolgere lavori prettamente maschili; la terza cosa è l'aver preso un palazzo nella periferia di Milano per creare una Trading Hub, offrendo percorsi formativi che mettano insieme le competenze della scuola con quelle delle aziende. Non ci guadagniamo niente, vogliamo solo che il mercato offra lavori coerenti. Andiamo a formare i giovani in base a quello che vogliono e quello che chiede il mercato del lavoro».
Prandini ha parlato dell'attrattività dell'agricoltura per i giovani italiani: «Abbiamo bisogno di giovani con un'apertura mentale e voglia di conquistare il mondo. Abbiamo un margine di crescita enorme specie nei mercati dove è diffuso l'italian sounding, dobbiamo collaborare con l'università in tal senso. Per troppi anni abbiamo trascurato il tema della logistica, sul tema della portualità siamo in arretrato, per esempio rispetto al nord Europa, questo ci fa capire quanto possiamo ancora crescere, evolvere, dare sviluppo e valore. Chi era agricoltore negli anni '60 faceva sudare il figlio perché si allontanasse dall'agricoltura, oggi viceversa li dobbiamo attrarre, ma devono sapere di poter avere un ritorno economico che dia soddisfazione. Oggi siamo uno dei Paesi a livello europeo con il trend di crescita più alto di giovani che tornano all'agricoltura. Una volta era solo seminare, oggi è anche commercializzare, comunicare...».

> **Prandini: in agricoltura abbiamo bisogno di giovani con un'apertura mentale e voglia di conquistare il mondo. Abbiamo un margine di crescita enorme e dobbiamo collaborare con l'università in tal senso**

Della filiera dell'agroalimentare ha, invece, parlato Agnusdei: «Servono più investimenti su ricerca e innovazione, tutti dobbiamo muoverci nella stessa direzione, cioè quella di investire di più nel capitale umano, per essere competitivi a livello europeo e internazionale. La pandemia ha messo in risalto le debolezze delle catene di fornitura. Ma il Paese non si è mai fermato grazie al contributo di tutta la filiera. Abbiamo rilevato anche una maggiore resilienza nelle fasi del post agricolo di distribuzione, mentre la fase agricola è quella più in difficoltà e per questo motivo dobbiamo stanziare più risorse».
Anche la distribuzione del settore farmaceutico è stato fondamentale durante la pandemia. «Assoram» ha detto Petrone «rappresenta l'anello di congiunzione tra chi produce come le aziende farmaceutiche e chi dispensa sul territorio come le farmacie e gli ospedali. L'Italia è il primo Paese per il settore farmaceutico, con la necessità di una maggiore registrazione e velocità nel lancio dei prodotti nel mercato. Ma produrre senza avere la capacità di distribuzione è inutile. Si tratta di una movimentazione di dati e informazioni, non solo di pacchi e colli. L'Italia può diventare il vero hub logistico del mediterraneo, una cerniera che possa collegare il nord Africa con il nord Europa. Serve know how e application, ovvero nuove competenze e rendere più fruibili i prodotti che arriveranno sul mercato».

I protagonisti del dibattito

Insieme a Maria soave, giornalista del Tg1, sul palco c'erano Giulio Agnusdei, docente dell'Università del Salento, Laura Castellani, direttore della Fondazione Its - Rete Its Lazio, Marina Di Foggia, dirigente scolastico del Polo Einaudi di Roma, Carlo Palmieri, partner di Form Retail e presidente Its Moda Campania, Pierluigi Petrone, presidente di Assoram, Ettore Prandini, presidente di Coldiretti, Michele Villa Corporate senior sales Director di Gi Group e Carlo Palmieri, partner di Form Retail e presidente Its Moda Campania

GLI INCENTIVI SPINGONO L'INTERMODALITÀ

Il governo aumenta di 20 milioni i fondi per Marebonus e Ferrobonus, e c'è un bando da 5 milioni per la formazione degli autotrasportatori

Marcello Di Caterina, vicepresidente e direttore generale di Alis, ha accolto con entusiasmo il provvedimento del Consiglio dei Ministri su Marebonus e Ferrobonus che ha stanziato ulteriori 20 milioni. E lo ha fatto proprio durante un dibattito, moderato dal direttore servizi giornalistici di Alis Channel Roberto D'Antonio, sugli incentivi che lo vedeva sul palco di LetExpo accanto a Francesco Benevolo, direttore operativo di Ram spa, Francesca Fiorini, responsabile di Legalis, ed Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto e Infrastrutture Ferroviarie del Mims. «Col presidente Grimaldi» ha affermato Di Caterina «abbiamo cercato un profilo di attenzione su poche cose, ma che servano al cluster di Alis e al trasporto in generale. Ci siamo concentrati, quindi, su poche misure, ma chiedendo degli interventi puntuali. Dal LetExpo sono partite due proposte importanti: la battaglia su Marebonus e su Ferrobonus e il taglio delle accise sui carburanti. A proposito della prima proposta, ieri sera il Consiglio dei Ministri ha deciso un ulteriore incremento di 20 milioni, portando il totale a circa 38,5 milioni. Poi tutto deve passare alle Camere e al Senato, iniziando l'altalena degli emendamenti, dove potrebbe esserci un secondo incremento. Questa battaglia deve quindi continuare, per far sì che dal confronto parlamentare si possa raggiungere il famoso tetto auspicato dei 100 milioni. Sulle accise, tagliate di 25 centesimi, il punto è portare avanti l'obiettivo della sostenibilità del trasporto, che deve essere ambientale, sociale ed economica. Il trasporto intermodale è quello che garantisce tutti e tre questi principi. È chiaro che adesso tutte le agende politiche siano impegnate su altri fronti impellenti, ma noi insistiamo perché esistono diversi dati certificati, come i 5,6 milioni di camion tolti dalla strada, che ci danno

Insieme sul palco

Marcello Di Caterina, vicepresidente di Alis, Francesco Benevolo, direttore operativo di Ram spa, Francesca Fiorini, responsabile di Legalis, Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto e Infrastrutture Ferroviarie del Mims e Roberto D'Antonio direttore di Alis Tv

ragione. Gli imprenditori stanno facendo degli investimenti importanti per andare in quella direzione, e grazie a questi bonus si va ad aumentare il contributo agli autotrasportatori. La valenza di Alis ha cambiato la cultura dell'associazione del trasporto, attraverso un confronto sereno e costruttivo con tutti i partiti e le istituzioni. Andiamo avanti abbracciando questa logica del governo con la nostra presenza su eventi importanti come il LetExpo, nella direzione di un modo di fare politica che risulta vincente».

«Se parliamo di incentivi, non c'è solo il Consiglio dei Ministri » ha aggiunto Benevolo «ma anche un nuovo bando per la formazione nel settore dell'autotrasporto che prevede altri 5 milioni e che consente alle imprese dell'autotrasporto di attrezzarsi meglio. Riguardo il percorso degli incentivi, in Europa abbiamo portato avanti fin da subito l'idea di incentivare la domanda dell'intermodalità. Questo approccio non fu ben compreso all'inizio, ma poi fu apprezzato e le nostre fatiche sono state ripagate. Nel maggio 2013 la Corte dei Conti Europea ha scritto che l'Europa deve imparare dall'Italia per quanto concerne gli incentivi su Ecobonus e Ferrobonus. Abbiamo allargato le sinergie a livello europeo anche nei Paesi più scettici, coinvolgendo Spagna, Francia e Portogallo. La Spagna ha comunicato di voler disporre un incentivo da 20 milioni l'anno per il Ferro Bonus e 20 di Mare Bonus. La battaglia che dobbiamo portare avanti è quella relativa al cambiamento della norma di base. Dobbiamo far sì che nel trasporto marittimo accada quello che già accade nel trasporto ferroviario. Parlando da economista di trasporti, credo che quello che paradossalmente sta accadendo possa essere una grande opportunità. Abbiamo davanti un nuovo modo di operare. Noi eravamo abituati a fare previsioni su scenari di crescita, ora ragioniamo su cicli di entrata e uscita. Il vero interrogativo è sulla capacità di governance. Bisogna mettersi al volante in modo attivo con tutti gli strumenti di innovazione. Cito il tema della digitalizzazione logistica, come Ram ci stiamo attrezzando per implementarla. Non dobbiamo tanto preoccuparci di quello che accade, ma attrezzarci di conseguenza con strumenti di guida sicura come si fa sui mezzi. Serve una chiara programmazione. Anche gli investimenti delle imprese devono essere coordinati e bisogna intervenire dando una direzione chiara, ma facendo anche i dovuti spostamenti. Ad esempio, rispetto alle forme di combustibili alternativi bisogna preparare una tempistica. Nella maggior parte dei sistemi portuali del Nord Europa accade già, ogni sei mesi si prendono decisioni sulla base dei cambiamenti dei porti. Dobbiamo gestire, appunto, e non subire questo processo, che ora vediamo come una penalizzazione».

Altre buone notizie le ha portate Fiorini: «Parlando di intermodalità la panoramica è più ampia di quello che si pensa, quindi, la soddisfazione è maggiore per l'intero settore. Sul discorso dell'autotrasporto registriamo uno sconto sulle accise esteso, un'esenzione sul pagamento dell'Art (Autorità di regolazione dei trasporti) e un intervento legislativo nell'ambito di una clausola di regolamentazione del prezzo del corrispettivo del contratto, laddove il costo del carburante aumenti sopra la soglia prevista. In base alla legge questo riguarda sia contratti scritti, dove va introdotta la clausola di regolamento necessaria, che i contratti orali. Bisogna capire come rendere effettiva questa norma, siamo in attesa di capire quali saranno le modalità applicative. Sulla semplificazione dico che senza è impensabile mettere a terra i progetti previsti dal Pnrr. Alcuni passi sono già stati mossi. Per esempio, è stato implementato lo sportello unico amministrativo del controllo».

«In questo momento storico» ha concluso Pujia «c'è anche una congiuntura favorevole per il Next Generation e il Green, temi in linea con la strategia e gli investimenti sia del governo che dell'Europa. La questione dell'ultimo miglio è strategica per il nostro Paese, in passato si è sempre ragionato per singole esperienze di trasporto. Alis in questo senso ha voluto creare una visione d'insieme, una linea strategica per i porti e per le aree industriali del Paese. Anche il Pnrr ha previsto delle misure per i raccordi che vanno ad incidere su quelle priorità per creare una correlazione tra l'ultimo miglio e la rete nazionale. Inoltre dobbiamo valorizzare i quattro corridoi europei. Con il Pnrr è stato inserito uno stanziamento di 61 miliardi, oltre a una serie di misure nazionali, le risorse quindi ci sono e bisogna sfruttarle».

“Di Caterina: dal LetExpo sono partite due proposte importanti: la battaglia su Marebonus e su Ferrobonus e il taglio delle accise sui carburanti. Il Consiglio dei Ministri ha deciso un ulteriore incremento di 20 milioni, portando il totale a circa 38,5 milioni. Poi tutto deve passare alle Camere e al Senato, iniziando l'altalena degli emendamenti, dove potrebbe esserci un secondo incremento.”

LA COPERTA CORTA DEL PNRR

I budget previsti solo pochi mesi fa rischiano di essere insufficienti e avanza la proposta di far slittare la scadenza di un anno

Il tema era il Nord-est nella logistica intermodale europea e ne hanno parlato Paolo Borchia, deputato e componente della Commissione Tran del Parlamento Europeo, Fulvio Lino Di Blasio, presidente AdSP Mar Adriatico Settentrionale, Ilario Dissegna, amministratore delegato di Dissegna Logistics, Marcello Mariani, Segretario di Uir - Unione Interporti Riuniti, Vittorio Marangoni, presidente del Gruppo Marangoni, Ettore Rosato, vicepresidente della Camera dei Deputati e Francesco Boccia, deputato e componente della Commissione Finanze della Camera dei Deputati. Ma l'attenzione della maggior parte degli intervenuti, moderati da Maria Soave, giornalista del Tg1, ha

finito col concentrarsi sulla proposta del segretario del Pd Letta di traslare di un anno il Pnrr fino al 2027. «Si tratta» ha detto Boccia «la presa d'atto che noi l'operazione di transizione ecologica non possiamo che farla tenendo conto che su ciò incide la situazione di crisi energetica in Europa. Quindi gli investimenti in infrastrutture vanno rivisti e blindati. Il messaggio che va dato alle imprese e alle famiglie è che il governo c'è. Abbiamo abbassato subito di 25 centesimi il costo della benzina, ma siamo pronti a qualsiasi iniziativa, non c'è nessun limite. In Europa non dovremmo ogni volta dover vedere il burrone per varare provvedimenti. Il Pnrr ha senso allungarlo di un anno per lavorare subito sull'energia. La Fed aveva previsto l'inflazione al 2,3%, ma oggi gli Usa volano verso l'8%, l'Europa al 5%, l'Italia al 4,8% e purtroppo sta aumentando. Questo significa che le famiglie avranno alcune centinaia di euro in meno: quando avviene una crisi di questa natura e di questa portata ti salva solo lo Stato, gli imprenditori da soli non possono farcela. Si riparte solo con l'Europa, è tempo di fare l'Europa dell'energia, della difesa, anche del debito comune: bisognerà fare altri passi. Ma non dobbiamo sacrificare gli obiettivi inseriti nel Pnrr sull'altare della nuova emergenza: la nostra proposta di proroga è sul capitolo della transizione ecologica, che si porta dietro la transizione energetica. Su tutto il resto dobbiamo correre. Lo dico all'onorevole Borchia con spirito costruttivo, nei 209 miliardi del Pnrr c'era la consapevolezza di voler ridurre le diseguaglianze che a causa della pandemia rischiavano di essere insostenibili».

«La proposta di rimandarlo di un anno» ha replicato Borchia «mi pare insufficiente. Il 2026 è dietro l'angolo mentre Il Pnrr inizia già a essere antistorico e il 37% della spesa totale dedicato alle priorità ambientali, personalmente, mi lascia perplesso. I 27 stati Ue non partono tutti dallo stesso livello, ci voleva un approccio più flessibile. I tempi del Pnrr devono essere rivisti. Quanto alla fase storica positiva del nordest logistico strutturale, mi riferivo anche a Ten-t, il progetto per le reti transeuropee, con un impianto che coinvolge 424 tra città e nuclei urbani in Europa, con il nordest interessato da 2 dei 9 corridoi, quello che va dalla Scandinavia a Malta e quello dal Baltico all'Adriatico. Da Connecting europe facility ci sono 26 miliardi per l'Italia: sono pochi, è fuori luogo aspettarsi miracoli, ma il nostro territorio sarà comunque beneficiario di finanziamenti».

Sulle conseguenze di un possibile slittamento si è, invece, concentrato Dissegna. «Da un lato» ha detto «questa possibilità incontra senz'altro temi che richiedono tempo e cautela per evitare di sprecare risorse in un contesto di continuo aumento dei costi. Dall'altro lato va contro il mantra dell'efficienza delle imprese e del territorio. Ben venga questo allungamento dei tempi, ma servono paletti tempistici impegnativi e questa è una dinamica che l'amministrazione pubblica e, in seconda istanza, i comuni devono portare al tavolo del confronto per mettere il territorio nelle migliori condizioni per sfruttare al meglio queste risorse. Il Nord-Est sta recuperando in termini di Pil, c'è un assetto del territorio che funziona anche grazie a questi nuovi fondi e iniziative arrivate in un momento poco felice per il mondo, ma che possono essere uno slancio per arrivare alla decarbonizzazione delle imprese, che devono sentire lo stimolo di un contesto sociale e politico che vada nella stessa direzione perché non possono muoversi da sole. Sostenibilità e intermodalità sono centrali nello sviluppo dell'azienda per portare movimentazione di merci che rappresentano il valore che tiene insieme la nostra catena con un impatto sociale importante. Bisogna trovare l'equilibrio tra le sostenibilità».

Il budget stanziato per le opere sta diventando inadeguato a causa delle varie crisi secondo Di Blasio. «Il Pnrr, tra le varie cose che ha introdotto, ci sono una serie di regole, come la grammatica per la gestione della

finanza pubblica. Questo ha comportato la necessità di un upgrade delle competenze e di un programma del controllo della spesa pubblica. A questo si sono aggiunti elementi esogeni, come la crisi energetica e la coda delle conseguenze causate dalla crisi pandemica. Ci sono state accelerazioni, ma il budget stimato per una serie di opere sta diventando inadeguato e non è al passo con il mercato. Uno shift in avanti potrebbe dare, a livello processuale, una capacità alle amministrazioni che non sono ancora rodate per questa velocizzazione. Stiamo promuovendo un'iniziativa per eleggere Venezia a capitale mondiale della sostenibilità con l'obiettivo di diventare il primo porto sostenibile e autoregolato al mondo. Abbiamo aperto una nuova stagione delle concessioni e anche qui stiamo alzando l'asticella per chi fa istanze di concessioni pluriennali per innesti meccanici a propulsione green, investimenti legati a Pnrr, sul lato ambiente, e mobilità green».
«Prima ancora di pensare ai risultati finali» ha insistito Mariani «sollecitiamo l'avvio tempestivo per utilizzare da subito i fondi, per aprire al più presto anche nuovi orizzonti. Come Unione Interporti Riuniti abbiamo l'obiettivo di avviare tempestivamente questa nuova stagione. Occorre quindi un ampliamento degli orizzonti, ma dentro a un contesto che permetta agli utilizzatori e ai programmatori di fare sviluppo con un'efficienza dei flussi normativi».

“Boccia: l'operazione di transizione ecologica deve tenere conto della situazione di crisi energetica in Europa. Quindi gli investimenti in infrastrutture vanno rivisti e blindati. Non dovremmo dover vedere il burrone per varare provvedimenti. Ha senso allungare il Pnrr di un anno”

«LetExpo» ha continuato Rosato «è un'esperienza che serviva nel mondo della logistica. Se dimostriamo la capacità di investire su minori sprechi, allora tutto il nostro Paese sarà più competitivo. Qui basta girare tra gli stand per vedere l'innovazione e la capacità di fare intesa, mettendo insieme il pubblico e il privato e collegando un mondo che può aiutare il Paese in questo momento così difficile, e riuscire così a pensare in positivo per i prossimi 30 anni. In questo senso il Pnrr è stato riscritto da tutti, all'interno di un sistema Paese che si interconnette con l'Europa».
«Il nostro gruppo» ha concluso Marangoni «si inserisce nella filiera della ricostruzione degli pneumatici e nella produzione di pneumatici con un battistrada nuovo. Il 40% della gomma sintetica e il carbonio provengono dalla Russia, quello naturale da altri mercati, non abbiamo quindi le capacità sufficienti a soddisfare la domanda. Come possiamo allora mandare in giro le merci? Attraverso la ricostruzione degli pneumatici, risparmiando l'80% della materia prima e il 30% dell'energia. Noi investiamo molto in ricerca e sviluppo, per sperimentare dei nuovi prodotti, delle nuove tecnologie e dei nuovi modelli di business. Ad esempio, abbiamo creato un'attività volta a limitare l'invasione dei prodotti asiatici vendendo un servizio a consumo in base ai km percorsi e gestendo tutta la manutenzione che sta dietro a questi processi».

La targa di LetExpo
Con il presidente di Alis Guido Grimaldi, Maria Soave, Paolo Borchia, Fulvio Lino Di Blasio, Ilario Dissegna, Marcello Mariani, Vittorio Marangoni, Ettore Rosato, e Francesco Boccia

"CHIAMIAMO LICEI TUTTE LE SCUOLE SUPERIORI"

È la proposta del ministro del Turismo Garavaglia per "togliere dal ghetto" la formazione professionale

"Ecco, questa disinfezione del microfono è l'esempio di come le cose cambino", ha detto Massimo Garavaglia, ministro del Turismo. «Ieri ero a Digione con il commissario Breton per il vertice europeo sul turismo… ed eravamo tutti senza mascherina. Il mondo sta cambiando. Vado in hotel a Parigi e mi chiedono la carta d'identità, nient'altro. Prendo il treno per Digione e mi chiedono il biglietto, nient'altro; vado al ristorante e mi chiedono solo la prenotazione, nient'altro. Sono le piccole grandi cose che però cambiano la competitività di un Paese. Ieri sera alle 20, rientrando in treno dalla Francia, apprendo che il bar chiude perché abbiamo superato la frontiera. Ecco, sono cose che stiamo lasciandoci alle spalle, dobbiamo guardare con serenità al futuro», ha aggiunto il ministro, notoriamente molto critico nei confronti del green pass.

«Nella ripartenza in atto abbiamo, giustamente, la necessità di trasportare le persone» ha proseguito «ma, affinché tutto funzioni, bisogna anche fornire le materie prime a tutta l'Horeca. E voglio chiarire il mio pensiero su due cose: formazione e sostenibilità. Per quanto riguarda la formazione, viviamo un paradosso enorme. Leggiamo che c'è il 10% dei disoccupati e leggo che mancano 17 mila autisti. Be', com'è possibile? Forse basterebbe fare alcune piccole grandi cose. Per esempio, una volta facendo il militare era possibile prendere la patente del camion e si finiva la leva con un mestiere in mano, oggi neanche quello. E poi la formazione professionale: se oggi un ragazzo non fa liceo sembra che abbia la lebbra. Chiamiamoli tutti "licei", così almeno abbiamo tolto quest'equivoco».

«E veniamo alla sostenibilità» ha concluso Garavaglia « Va benissimo la transizione ma deve essere sostenibile, da un punto di vista sociale ed economico. Un esempio? Nel mio piccolo paese vicino a Milano abbiamo iniziato a fare una centrale a biometano, a novembre uscirà il metano: non avete idea di quanto ci hanno rotto le scatole dal punto di vista politico, e adesso tutti scoprono che avere metano dai rifiuti è cosa bella e giusta. La transizione ecologica richiede anche scelte concrete, qui parliamo con gente che fa del business la propria attività, ma dobbiamo capirlo tutti: la transizione è sostenibile se tutti fanno la loro parte».

Massimo Garavaglia
Ministro del Turismo

> **"Nella ripartenza abbiamo la necessità di trasportare le persone ma, affinché tutto funzioni, bisogna anche fornire le materie prime a tutta l'Horeca. Per quanto riguarda la formazione leggiamo che c'è il 10% dei disoccupati e che mancano 17 mila autisti. Be', com'è possibile?"**

BUROCRAZIA NEL MIRINO

Per competere con gli altri Paesi servono decisioni rapide che si traducano in fretta in strumenti di crescita

"La burocrazia, invece di aiutare, mette i bastoni fra le ruote. Mettiamo mano alla riforma del pubblico impiego con i sindacati, dateci la possibilità ai porti di buttare fuori chi non vuole lavorare e raddoppiare lo stipendio a chi si impegna». Andrea Annuziata, presidente AdSP Mar Tirreno Centrale, non usa mezzi termini o giri di parole. Sul palco di LetExpo il sottosegretario alla Salute Andrea Costa e Maurizio Lupi, deputato e componente della Commissione Affari esteri e comunitari della Camera dei Deputati, ma anche due colleghi, Daniele Rossi, presidente AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale e Paolo Emilio Signorini, presidente AdSP Mar Ligure Occidentale e uomini di azienda come Mario Di Martino (amministratore delegato della F.lli Di Martino), Stefano Quarena (direttore operativo di Pesci Attrezzature). L'obiettivo è palare dell'Italia che lavora, che vuole fare. Quella che fa fatica a stare ferma a causa della burocrazia. E la parola d'ordine per tutti è semplificazione. «Se Alis fosse stata inventata vent'anni fa» ha continuato Annuziata «avremmo avuto qualche risultato in più. Il governo quindici anni fa mise sul piatto 60 milioni per l'ecobonus, ma c'è voluta una eternità per stanziare quei soldi. Abbiamo tolto dalla strada migliaia di tir, si è contribuito a tenere l'ambiente più pulito. Non si capisce, a fronte di 60 milioni di euro, quanto risparmia lo Stato in tema di ambiente e sanità, si parla di centinaia di milioni».

«Il porto di Ravenna» ha aggiunto Rossi «ha molti progetti in corso, che possono cambiare in modo radicale il sistema infrastrutturale e quindi il futuro di un porto che fa da riferimento per un'intera regione. Le buone volontà vengono però frustrate da un sistema istituzionale demotivante. Credo che abbiamo il dovere di dire cosa funziona e cosa no, c'è un sistema che va rivisto, ci sarà un motivo se si parla di semplificazione. E la conseguenza è che non stiamo competendo alla pari con gli altri Paesi europei».

Anche gli imprenditori del trasporto puntano il dito sulla burocrazia. «Dobbiamo» ha chiosato Di Martino «rendere questo sistema di trasporti più efficiente, con la politica che deve osare di più, disegnare una logistica che diventi il driver di crescita dell'Italia come fiore all'occhiello del nostro territorio, che si presta bene all'intermodalità, per rendere efficiente il sistema. Si può fare un ragionamento a lungo respiro, ne abbiamo le capacità, ma tra la burocratizzazione e altre problematiche, temo che i soldi che abbiamo in tasca faremo fatica a spenderli». Quarena ha anche portato un esempio: «Il decreto

La discussione sul palco di LetExpo

Insieme a Nunzia De Girolamo, il sottosegretario alla Salute Andrea Costa e Maurizio Lupi, deputato e componente della Commissione Affari esteri e comunitari della Camera dei Deputati, Andrea Annunziata, presidente AdSP Mar Tirreno Centrale, Daniele Rossi, presidente AdSP Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Paolo Emilio Signorini, presidente AdSP Mar Ligure Occidentale, Mario Di Martino, amministratore delegato della F.lli Di Martino e Stefano Quarena, direttore operativo di Pesci Attrezzature

del 15 novembre dell'anno scorso sulla semplificazione delle revisioni dei veicoli industriali è stato un primo passo, ma il decreto ci ha un po' frenato perché non c'è stata grande semplificazione e sono stati messi tanti paletti. Per quanto ci siano buoni propositi all'inizio, la realtà rimbalza sempre e questo va a incidere sulla sicurezza stradale. I nostri trasportatori stanno girando con un foglio che dice che la revisione si farà chissà quando. Non c'è continuità tra i buoni propositi che escono dalle associazioni e quello che viene partorito a livello di decreti e c'è sicuramente un problema di sicurezza».

«Oggi» ha risposto Costa «va di moda la transizione ecologica, ci sarebbe bisogno forse anche di una transizione burocratica; credo anche in una politica che torni ad ascoltare, che riparta dal territorio e si metta a disposizione in modo che chi tocca con mano le problematiche indichi le soluzioni. I fondi del Pnrr sono una grande opportunità per il Paese e anche per la politica, per far questo dobbiamo ripartire dalla condivisione. La pandemia insegna che di fronte alle grandi sfide c'è bisogno di un lavoro di squadra, se interpreteremo il Pnrr con questo spirito, forse, possiamo dare risposta a tutte le problematiche.

Signorini, invece, ha fatto un mea culpa: "C'è sicuramente un problema di agibilità delle stazioni appaltanti del Mezzogiorno» ha detto. «E dobbiamo fare autocritica. Dare sempre la colpa a leggi, burocrazia e Governo non è una cosa equilibrata. Nella mia stazione appaltante abbiamo grosse pecche, ma non dobbiamo attendere che qualcuno risolva tutto. La cosa interessante emersa qui è che il nostro Paese ha una tradizione forte nella gestione di alcune leve di politica economica. Abbiamo fatto una grande politica monetaria e valutaria, sappiamo fare bene la politica di bilancio e quella dei redditi, ma non abbiamo la stessa capacità nell'economia reale».

«Alis» ha detto Lupi «sta dimostrando coraggio e lungimiranza con questa manifestazione fieristica trasversale. Averla fatto in questo momento indica a tutti una strada. Nei momenti più concreti le istituzioni devono valorizzare i pilastri della società, le imprese e le famiglie. Possiamo piangerci addosso, ma l'Italia è un Paese solidale e imprenditoriale, che alza la testa e vuole essere protagonista. Alis e tutto il settore della logistica chiede delle condizioni per sviluppare le proprie potenzialità. Come i 4,4 miliardi per le energie, con il Marebonus e il Ferrobonus diamo un segnale importante e di attenzione a un settore strategico».

> **"Annunziata: la burocrazia mette i bastoni fra le ruote. Mettiamo mano alla riforma del pubblico impiego con i sindacati, dateci la possibilità di buttare fuori chi non vuole lavorare e raddoppiare lo stipendio a chi si impegna. Se Alis fosse stata inventata vent'anni fa avremmo avuto qualche risultato in più"**

Laura Castelli

Viceministro All'Economia e alle Finanza in videocollegamento intervistata da Nunzia De Girolamo

PER AFFRONTARE LA CRISI CI VOGLIONO GLI EUROBOND

È il punto di vista di Laura Castelli, viceministro alle Finanze che ha commentato le misure prese dal Governo sui trasporti

Laura Castelli, viceministro all'Economia e alle Finanze, ha parlato delle misure già prese dal governo e da quelle che potrebbe prendere l'Europa per affrontare la crisi innescata dalla guerra in Ucraina: «Su Ferrobonus e Marebonus quella stabilita (20 milioni per ciascuna) non è la cifra che volevamo ma è un inizio, il Governo ha capito che queste misure sono indispensabili per il settore, e dopo il 31 marzo credo si possa immaginare di aggiungere risorse. Per ora l'importante è che si porti avanti una misura che Alis sostiene con forza e che funziona. Abbiamo preso altre misure per la riduzione del costo dei carburanti, alcune misure sull'autotrasporto, una che permette a Sace di dare supporto alle imprese energivore, l'aumento del credito d'imposta per le imprese non solo energivore, poi una misura sul bonus carburante esentasse fino a 200 euro che le aziende possono dare ai loro dipendenti: credo sia la direzione giusta, 4 miliardi a settori che hanno una pesantezza sul caro energia. Sulle famiglie aumentato fascia Isee per bonus a 12.000 euro, aumentate fino a 24 le rate per pagare le bollette. Per quanto riguarda il dialogo con l'Europa, nelle prossime settimane ci sono appuntamenti importanti sul temporary framework; stiamo chiedendo all'Europa di finanziare alcune cose con debito comune. Avendo messo molte risorse sul piatto, 230 miliardi di euro, questo ha sortito un effetto inflattivo, come è piuttosto normale che succedesse.

Ci sono alcune materie prime il cui prezzo sta aumentando, il decreto si occupa tanto anche di agricoltura. Come governo abbiamo chiesto un lavoro importante di compensazione per la guerra, un tema concreto che se procede darà vita a un pezzo di debito comune europeo per questi costi. Si può fare uno scostamento se necessario, ma non credo che in questo momento dire solo scostamento aiuti, dobbiamo andare insieme. Spero che a Bruxelles ci sia la consapevolezza che gli Eurobond debbano essere messi in campo. Per quanto riguarda l'accesso al credito, la salute delle nostre banche dipende da molti fattori. Ma che futuro vogliamo dare alle piccole imprese? Ci vorrebbe un restyling della politica industriale e delle filiere. L'accesso al credito dipende moltissimo dalle regole europee, col covid le abbiamo un po' scardinate. Bisogna vedere se il credito riesce a ripartire, credo ci siano ancora molti margini».

> **"Su Ferrobonus e Marebonus quella stabilita (20 milioni) non è la cifra che volevamo, ma è un inizio, il Governo ha capito che queste misure sono indispensabili per il settore"**

“Un debutto più che positivo che ci spinge a tornare a Verona per la seconda edizione della manifestazione il prossimo anno”

GUIDO GRIMALDI: "DA LET EXPO STRAORDINARIO MESSAGGIO DI POSITIVITÀ PER ITALIA"

Il presidente di Alis ha fatto un bilancio della manifestazione e commentato gli interventi del Governo sugli incentivi e l'energia

Vorrei ringraziare tutta la squadra di Alis e di VeronaFiere», ha esordito Guido Grimaldi, presidente di Alis, nel rispondere alla prima domanda di Nunzia Di Girolamo nell'intervista pubblica che ha concluso la quattro giorni veronese dell'Associazione: «Voglio ringraziare il direttore Mantovani e il suo team che ha fatto la differenza per quest'evento. Volevamo fare questa fiera nel 2020, poi è successo quel che è successo e per una coincidenza astrale negativa è scoppiata la guerra. Mi chiese il nostro team: "Ora che facciamo?". E la risposta fu: non possiamo fermarci, dobbiamo fare quel che abbiamo già fatto nel settore dei trasporti e della logistica, cioè permettere al Paese di non fermarsi. Mi diceva qualcuno: non smettete di richiamare tutti all'importanza del settore della logistica e dei trasporti, perché il rischio è che la gente dimentichi quanto è stato cruciale il popolo logistica, che io ho definito i veri eroi della pandemia dopo gli operatori sanitari. E poi ringrazio – ha proseguito Guido Grimaldi – i 205 espositori che hanno creduto fortissimamente in questa importante iniziativa. Inoltre, vorrei anche ringraziare la comunità Lautari e la Fondazione Santobono con cui, per la prima volta, abbiamo inserito in un evento Expo un padiglione sociale. Tutto è nato dalla nostra vicinanza a questa comunità per motivi sportivi e col presidente della fondazione ci siamo detti: possiamo farcela, e ci siamo riusciti, c'è stata una coesione straordinaria. Quel che abbiamo fatto qui, come dicevano anche il presidente del Veneto Zaia e della Fiera Danese, potrebbe diventare una moda, in ogni Expo si dovrebbe prevedere sempre un evento sociale…veda, alla fine noi come famiglia Grimaldi abbiamo deciso di mantenere le nostre origini a Napoli anche perché la nostra città è una grandissima scuola di vita, incontrando ogni giorno persone che ti rimettono coi piedi per terra».

> **"Il rischio è che si dimentichi quanto è stato cruciale il popolo della logistica, che definisco i veri eroi della pandemia dopo i sanitari"**

Guido Grimaldi ha sottolineato i dati straordinari della manifestazione: «250 relatori, di cui cinque ministri, tre leader politici, sette tra viceministri e sottosegretari, due presidenti di Regione, tutte le autorità portuali, 30 porti, 40 mila mq di esposizione, quasi 50 mila presenze. Ricordo che Mantovani mi disse: se fai 10-15 mila persone, per una fiera B2B è già un grande successo. Sembrava che si fosse già tornati alla normalità per l'affluenza che abbiamo avuto… abbiamo dato un messaggio di straordinaria positività al Paese. E posso dire che con il nostro team abbiamo deciso di devolvere una parte importante degli introiti in beneficenza alle fondazioni che hanno partecipato».

Grimaldi ha poi parlato di come giudica le misure prese dal governo nelle scorse ore, in particolare in materia di Ferrobonus e Marebonus: «Sono estremamente soddisfatto. Ci sono tanti pessimisti e tanti ottimisti, gli imprenditori sono quasi tutti ottimisti. Ma qualche pessimista l'ho sentito dire: "non ci danno niente, ci danno solo 20 milioni". Ma il momento storico è drammatico ieri ho apprezzato moltissimo le parole di Letta e anche quelle di Di Maio sull'importanza della logistica: il risultato credo sia estremamente importante, sono state messe ulteriori risorse per la logistica, un risultato fondamentale perché non scontato. Non dobbiamo dare per scontato che ci dovessero dare 200 milioni, la manovra fatta ieri è un validissimo contributo alle aziende che lavorano verso un trasporto sostenibile. Volevamo di più ma comprendiamo il momento drammatico, come anche 25 centesimi di taglio delle accise è qualcosa di importante. Qui ci sono degli amici sardi, compagnie portuali, siamo massacrati da scioperi fatti in Sardegna che stanno bloccando i generi di prima necessità: un atteggiamento delinquenziale, il dialogo deve essere fatto in maniera costruttiva. Noi raccontiamo il lavoro straordinario di questo cluster tramite Alis Channel e Alis Magazine. Sono dunque felice di quel che è stato fatto, si dovrebbe fare ancora altro, ma oggi le priorità sono le famiglie. La direzione è giusta, da quando c'è Alis qualcosa è cambiato. Qui ci sono tanti giovani, lo dico con fierezza: a questi ragazzi stiamo realmente dando un futuro. Abbiamo l'8-9% di disoccupazione, non si comprende qual è la domanda e quale l'offerta di lavoro, mancano 17mila autisti in Italia, abbiamo difficoltà a trovare marittimi per le nostre navi, ai ragazzi qui presenti dell'Its di Catania dico: siete un motivo di orgoglio, vi assumo io».

"La manovra fatta ieri è un validissimo contributo alle aziende che lavorano verso un trasporto sostenibile"

«Un cretino a un palco di una nostra manifestazione» ha aggiunto Grimaldi «una volta mi chiese: Ma lei gli interessi di chi sta facendo, Grimaldi o Alis? E io risposi: entrambi, perché facendo gli interessi della mia associazione faccio quelli della mia azienda. Vedendo le associazioni di categoria piccole e frammentate, e spesso e volentieri non ben rappresentate, quello che cerco di fare - e devo ringraziare molto Marcello Di Caterina, fa un lavoro straordinario, io purtroppo devo dedicare a Alis una parte marginale della mia giornata, spesso lavoriamo la sera e facciamo molto tardi – facendo gli interessi dei nostri imprenditori si facciamo anche quelli dei lavoratori. Anche i 25 milioni che Giovannini ha dato ai ragazzi per le patenti sono impor-

Insieme

Francesco Abate, amministratore delegato Alis Service; Giovanni Mantovani, direttore generale VeronaFiere; Armando Di Ruzza, event manager VeronaFiere. A sinistra Guido Grimaldi con Marcello di Caterina, vicepresidente di Alis e Antonio Errigo, vicedirettore generale di Alis

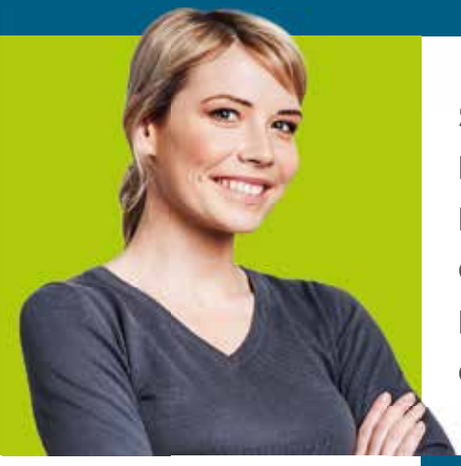
tanti, istanze che da anni abbiamo chiesto, e abbiamo avuto una risposta. È difficile, impegnativo ma molto gratificante vedere un evento come quello di oggi: oneroso ma estremamente gratificante, specie vedere i giovani cui dare un futuro.
«Mi preoccupa molto» ha continuato Grimaldi «la bolletta energetica, che copre oltre il 30% dei nostri costi: ogni giorno mi sveglio guardando il prezzo del bunker fuel. Devo dire che grazie al lavoro straordinario degli ultimi anni di efficientamento, pur avendo subito un aumento del brent di oltre il 50% siamo riusciti però a ridurre del 10% i consumi. Con le navi e i veicoli di ultima generazione stiamo facendo un lavoro straordinario per essere meno dipendenti dal costo dei carburanti, ma è chiaro che resta una voce importante».
«Sull’energia» ha continuato il presidente di Alis «penso che siamo estremamente in ritardo rispetto ad altri paesi europei. Penso che il premier Draghi e i suoi ministri stiano facendo di tutto per dare risposte agli italiani, ma la mia preoccupazione non riguarda solo il nostro Paese ma anche l’Europa. Il pacchetto Fit for 55 prevede una serie di adempimenti, tra i quali una ipertassazione degli armatori con 90-95 euro a tonnellata di CO_2 prodotta, per cui tutti gli armatori europei verrebbero colpiti e non a caso si sta lavorando per posticipare le scadenze. Non si capisce che le autostrade del mare come l’intermodalità ferroviaria sono la soluzione al problema energetico e ambientale. E dunque anche a Bruxelles occorre costruire una maggior sensibilità e rispetto su questi temi, e noi con Alis Europe ci stiamo adoperando per avere maggiore incisività anche presso le istituzioni europee».

“Sull’energia penso che il premier Draghi e i suoi ministri stiano facendo di tutto per dare risposte agli italiani”

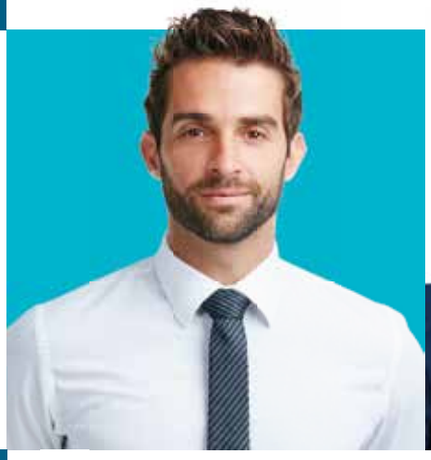
Alla Di Girolamo che gli chiedeva cosa farà Alis nel 2023, il presidente ha risposto: «Già molti mi hanno raccomandato di organizzare anche la convention estiva di Sorrento… Penso che momenti come questo che abbiamo appena vissuto testimoniano che c’è tanta voglia di partecipazione, si avverte la necessità di proporre istanze e prospettare risposte. Abbiamo fatto tanti eventi nel nostro percorso associativo che hanno sempre lasciato la voglia di rivedersi per la necessità di confrontarsi, è questa grande voglia di incontro dopo la pandemia è anche maggiore. Quindi nel 2023 rifaremo LetExpo!».
Infine una domanda sui giovani e il lavoro: «Cosa suggeriresti» ha chiesto Nunzia Di Girolamo «a un giovane che desideri diventare imprenditore in questo settore?» «Il vero punto cruciale non solo nel nostro settore» ha risposto «il presidente di Alis - è proprio la figura del figlio dell’imprenditore, che può rappresentare il volano di un’azienda o anche il problema. Quando mio padre mi mandò, a 15 anni, a lavorare su una nave per fare i caffè e mille piccoli mestieri, lo considerai il più grande insegnamento. C’è un problema di valori, in Italia, ci vuol poco che ogni piccolo imprenditore si senta chissà chi. Ci sono aziende internazionali, multinazionali enormi, ancora a conduzione familiare, gestite da persone bravissime che restano semplici. Vedo che, invece, a volte si perde l’umiltà e non si deve. Posso dire che ancora oggi a me spesso negli affari più importanti basta una stretta di mano, perché si avverte il valore della lealtà e della parola data. Quindi il mio consiglio è quello di non dimenticare mai le proprie origini. Oggi siamo qui a Verona, in questo meraviglioso nord Italia dove vivono bene tante persone del Sud, però se abbiamo fortuna di avere bellissime realtà anche al Sud e di poterci restare, restiamoci per farle crescere. E poi ancora umiltà, umiltà, umiltà: vivo a Napoli nonostante le tante difficoltà logistiche e continuerò a vivere a Napoli che è una grandissima scuola vita per me e per miei figli, e spero che Napoli sarà sempre così per la nostra famiglia. Mio figlio a 8 anni già mi chiede: papà, quando posso andare a lavorare sulle navi? Dunque, è giusto restare radicati, esser fieri di essere napoletani e italiani».

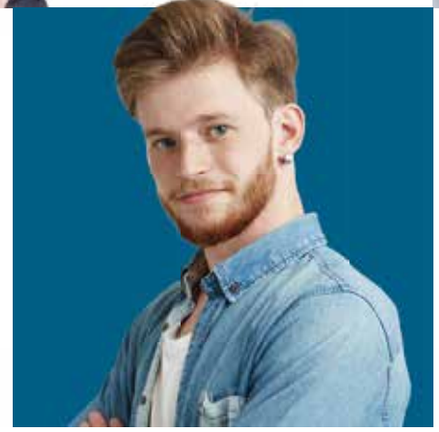
Group
YOUR JOB, OUR WORK

DIAMO VALORE AL LAVORO



SOMMINISTRAZIONE
RICERCA E SELEZIONE
FORMAZIONE
CONSULENZA HR
RICOLLOCAZIONE
OUTSOURCING





www.gigroup.it

Gi Group SpA - Aut. Min. 26/11/2004 Prot. n° 1101 - SG - Iscrizione all'Albo Informatico delle Agenzie per il Lavoro - Sez. I

ALIS ACADEMY A LET EXPO

Strategico, all'interno di LetExpo, il contributo apportato da Alis Academy, il nuovo progetto associativo coordinato da Nicolò Berghinz, sotto varie forme. In primis, una grandissima area espositiva di 500mq, popolata ed animata da oltre 1.000 ragazze e ragazzi provenienti da ogni regione d'Italia. Its, Università, scuole superiori ed istituti di ricerca da Puglia, Veneto, Sardegna, Lombardia, Piemonte, Lazio, Abruzzo, Emilia-Romagna, Sicilia, Campania, per mettere in risalto uno dei grandi macro obiettivi di Alis, quello della formazione, mai scissa dal lavoro e dall'occupazione. La 4-giorni, per i "rappresentanti del futuro" e i loro docenti, è stata ricca di incontri, testimonianze aziendali, colloqui di lavoro, docenze, elaborazione di project work, interviste, partecipazione attiva presso i 4 padiglioni fieristici, con particolare focus sui programmi dei padiglioni 2 e 4, nonché su visite dei ragazzi ad ogni singolo stand presente e ad aziende ed interporti. Tutti i partecipanti hanno poi preparato dei lavori di sintesi al termine della fiera e previsto un dettagliato follow-up nelle prossime settimane, a testimonianza di una partecipazione realmente proattiva, dinamica e costruttiva. Ad esempio, molto interessante il progetto "Ecotravel - il viaggio che non pesa" portato avanti dagli studenti dell'Istituto Einaudi di Roma presenti in fiera che, dopo aver intervistato i protagonisti delle varie modalità di trasporto green, hanno divulgato un messaggio di speranza per un mondo ecosostenibile, immaginando e disegnando con i loro occhi il futuro dei trasporti e dei viaggi. Ha inoltre suscitato grande

> **"Uno dei grandi macro obiettivi di Alis è quello della di una formazione, mai scissa dall'occupazione e dal lavoro"**

Sono stati quattro giorni ricchi di incontri, testimonianze aziendali, colloqui di lavoro, docenze, elaborazione di project work, interviste per i giovani e i loro docenti

Il gruppo sul palco

Brigida Morsellino (ITS Catania), Silvio Busico (ITS Logistica Puglia), Tiziana Nisini (Sottosegretario Lavoro), Nicolò Berghinz (ALIS), Eugenio Stelliferi (ITS Viterbo), Laura Castellani (ITS Rete Lazio), Diana Fabrizi (ALIS), Giulio Agnusdei (Università del Salento)

entusiasmo la presenza di VoiceBookRadio, la web radio dedicata agli studenti di tutta Italia: presente in fiera nell'area Academy, ha "incantato" il padiglione 5 con professionalità, allegria, radio interviste (a ministri, sottosegretari, istituzioni locali ed imprenditori e, naturalmente, rappresentanti del mondo della formazione), pillole formative e musica: un nuovo ed entusiasmante progetto, con grandissimo potenziale di crescita, supportato da Alis. Sul fronte dei dibattiti pubblici organizzati a LetExpo, due panel in Casa Alis sono stati dedicati all'Academy, "Formazione e occupazione: il futuro della logistica tra nuove competenze e professionalità" (presenti anche il sottosegretario al Lavoro e alle Politiche sociali Tiziana Nisini, un leader mondiale come Adecco rappresentato da Roberto Pancaldi, il proretore dell'Università Napoli Parthenope Antonio Garofalo, nonché il presidente nazionale degli Its della filiera della mobilità sostenibile Silvio Busico) e "Cultura, ricerca e sviluppo: l'impegno per le nuove generazioni" (presenti Gi Group, nella persona di Michele Villa, e altri autorevoli rappresentanti dell'intero comparto formativo nazionale, come Laura Castellani, direttore Fondazione Its - Rete Its Lazio, Marina Di Foggia, primo collaboratore di dirigenza presso Istituto di Istruzione Superiore Luigi Einaudi di Roma, e Giulio Agnusdei dell'Università del Salento).

> **"Una grande area espositiva di 500mq è stata animata da oltre 1.000 ragazze e ragazzi provenienti da ogni regione d'Italia"**

Tre invece è il numero di workshop promossi da Alis Academy, svoltisi presso il padiglione 2 e moderati da Nicolò Berghinz. Un primo workshop, quello della giornata inaugurale di mercoledì 16, dedicato al ruolo di scuole superiori ed Its, ha visto la partecipazione come relatori di: Giuseppe Bardelli (coor-

La discussione

Claudio Carrano (Infogestweb Golia), Emanuela Di Luca (ITS Ortona), Francesca Faggioni (Università RomaTre), Nicolò Berghinz (ALIS), Ivan Russo (Università Verona), Eugenio Stelliferi (ITS Viterbo), Gianluca Raimondi (Vestas Wind Systems)

dinatore generale della Fondazione Its Logistica Sostenibile Piacenza), Marina Di Foggia (primo cllaboratore di Dirigenza IIS Luigi Einaudi Roma), Pietro Granillo (responsabile Area sviluppo Its Tec Mos Maddaloni), Brigida Morsellino (vicepresidente dell'Accademia Mediterranea e preside nautico Duca degli Abruzzi Catania), Claudio Senigagliesi (presidente Its Servizi alle Imprese di Viterbo) e Luigia Tocci (direttore Its Logistica Puglia). Al secondo workshop, incentrato sulle università ed organizzato il giovedì, sono intervenuti gli Atenei Roma Tre e Verona, unitamente ad altri illustri ospiti appartenenti ai mondi formativo ed imprenditoriale: Francesca Faggioni (docente Università degli studi Roma Tre, dipartimento Economia aziendale), Ivan Russo (docente Università degli Studi di Verona, dipartimento Economia aziendale), Claudio Carrano (ceo Infogestweb-Golia), Gianluca Raimondi (Ancient PsychologyTm founder), Emanuela Di Luca (direttore Its Ortona) ed Eugenio Stelliferi (direttore Its Agro di Viterbo). Il venerdì si è invece svolto il terzo workshop, focalizzato sulla valorizzazione del capitale umano e sulla formazione continua e professionale, con Vincenzo D'Arienzo (senatore, membro della commissione Lavori pubblici e Comunicazioni), Zeno Pizzighella (global manager talent acquisition, People Development & Culture Arcese) Maurizio Di Virgilio (learning advisor Mylia Advancing Humanity-Adecco), Pierluigi Gargiulo (national key Account manager Tack Tmi-Gi Group), Fulvio Iurlaro (responsabile Sviluppo e Progettazione di Programma Sviluppo) e

"Proposte lavorative per alcuni ragazzi in forma di tirocinio si sono concretizzate e sono state avviate altre collaborazioni con il Gruppo Arcese"

"Dibattiti stimolanti, e costruttivi con i protagonisti di enti e società di formazione che hanno arricchito l'attività di Alis Academy"

Sul palco
Achille Isernia (Form Retail), Pierluigi Gargiulo (Tack TMI-Gi Group), Vincenzo D'Arienzo (Senato), Nicolò Berghinz (ALIS), Zeno Pizzighella (Arcese), Maurizio Di Virgilio (Mylia-Adecco), Fulvio Iurlaro (Programma Sviluppo)

Insieme
Berghinz, Carrano,
Di Luca con studenti ITS

Gli studenti
platea all'ascolto
di workshop
al padiglione 2

Achille Isernia (key Account form retail). Dibattiti stimolanti, approfonditi e costruttivi con i protagonisti degli enti e delle società di formazione presenti a LetExpo e da sempre vicini ad Alis, che hanno arricchito ulteriormente l'attività di Alis Academy. Un'attività che proseguirà ancor più intensamente nelle prossime settimane con nuove iniziative ed interessanti incontri dedicati alle nuove generazioni e alla formazione professionale e volti a superare il mismatch tra domanda ed offerta di lavoro, facendo comprendere le enormi potenzialità ed opportunità occupazionali del settore del trasporto e della logistica e contribuendo così a risolvere la problematica della carenza di figure qualificate. Proprio da occasioni come LetExpo, caratterizzate dal confronto diretto tra mondo della formazione e mondo delle imprese, emergono i nuovi bisogni delle imprese, permettendo così a scuole, Its ed Università di aggiornare proprio i profili formativi e professionali in base alle nuove competenze richieste, ad esempio quelle digitali e linguistiche molto avanzate ma anche analisi di dati ed organizzazione interna dei processi aziendali. Si sono infatti concretizzate proprio a LetExpo proposte lavorative per alcuni ragazzi in forma di tirocinio ed avviate ulteriori collaborazioni con i Talent Acquisition Manager del Gruppo Arcese.

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI IN DIRITTO DEI
TRASPORTI E LOGISTICA

Attivo sul mercato da oltre 35 anni, Watson Farley & Williams ha una competenza a tutto tondo che copre l'intera filiera dei Trasporti e della Logistica.

Con uno dei più ampi team di professionisti dedicati ai Trasporti, siamo ai vertici delle più prestigiose classifiche legali di settore, a livello nazionale ed internazionale.

Fondato nel 1982 | 2 uffici in Italia a Roma e Milano | 550+ avvocati in 17 uffici nel mondo | wfw.com

ATENE AMBURGO BANGKOK DUBAI DUSSELDORF FRANCOFORTE HANOI HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE SYDNEY

© Watson Farley & Williams 2021. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.

I WORKSHOP PROTAGONISTI DEL PADIGLIONE 2 A LETEXPO

Venti workshop con cento relatori e moderatori del mondo delle imprese, delle istituzioni e della formazione

Grande partecipazione al padiglione 2 dove, nelle quattro giornate di LetExpo, si sono alternati 20 workshop, molti dei quali realizzati in collaborazione con le aziende espositrici, con ben 100 relatori e moderatori provenienti dal mondo delle imprese, delle istituzioni e della formazione. Il primo giorno è stato caratterizzato da quattro sessioni: "Credito e finanza agevolata: gli strumenti per le imprese", "Alis Academy: ne parliamo con... le scuole e gli Its", "Il futuro della transizione energetica" e "Le sfida digitali e sostenibili delle startup". Nella seconda giornata si sono svolti panel su "Telepedaggio elettronico e servizi digitali in Italia ed Europa", La contrattazione aziendale come leva strategica di gestione delle risorse umane", "La nuova mobilità elettrica", "Il digitale come valore aggiunto per imprese e persone", "Alis Academy: ne parliamo con... le università", "Biosostenibilità e sicurezza nei trasporti internazionali" e "Competitività della logistica nel settore agroalimentare". Il venerdì si è discusso di "Cybersecurity: una sfida da vincere anche per i trasporti e la logistica", "La logistica del futuro: sicura, digitale e sostenibile", "Sicurezza stradale e pacchetto mobilità: le novità per la filiera green intermodale", "Alis Academy: la formazione professionale per valorizzare il capitale umano", "Intermodalità e sostenibilità: esempi virtuosi di trasporto" e "Dov'è finito il talento? Come la logistica può attrarre competenze nel tempo della scarsità. Il sabato si è concluso con "L'adozione del modello di organizzazione, gestione e controllo: i vantaggi per le imprese" e "La transizione energetica e digitale: la supply chain di domani.

Il panel su "Transizione energetica e digitale"
Sergio Luciano (Economy), Aldo Lentini (Engineering Group Company), Luigi Manca (Engineering Ingegneria Informatica), Alessandro Marchisio (Bridgestone), Giancarlo Scaglia (And Italia intelligenza artificiale), Francesco Vetrò (professore di Diritto amministrativo).

> **"Dal credito e la finanza agevolata fino alla transizione energetica e digitale che sta disegnando la supply chain del domani"**

Trasporti: Il bio-GNL di Liquigas al servizio delle flotte

IL FUTURO DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

IN COLLABORAZIONE CON LIQUIGAS

“Il bio-GNL si attesta come la migliore soluzione per l’abbattimento delle emissioni dei mezzi pesanti senza limiti sensibili per le percorrenze”

Dario Mastromattei
Responsabile Vendite GNL Italia di Liquigas

Le forniture di bio-GNL di Liquigas sono entrate nel vivo delle operazioni per promuovere il binomio “efficienza e sostenibilità” nel settore dei trasporti. Il bio-GNL si attesta come la migliore soluzione per l’abbattimento delle emissioni dei mezzi pesanti senza limiti sensibili per le percorrenze. Le forniture destinate alle flotte del settore dell’autotrazione testimoniano sia l’impegno di Liquigas per lo sviluppo in Italia di proposte energetiche a basse emissioni, sia la concretezza di questa opportunità. Una vera svolta per il presente e il futuro dei biocombustibili e del settore dei trasporti in quello che è considerato un perfetto meccanismo di economia circolare che ha come risultato un carburante a ridotto impatto ambientale.

In un contesto in cui il tema dell’energia assume un ruolo chiave, il settore dei trasporti non può restare a guardare, ma deve contribuire allo sviluppo del Paese. I clienti di Liquigas – come reso noto durante l’evento LetExpo, promosso da Alis - possono beneficiare, già da ora, di combustibili a basso impatto. Il bio-GNL, infatti, è una fonte disponibile e le flotte che già hanno effettuato il passaggio al GNL possono usufruirne senza alcun investimento aggiuntivo. Non sono, infatti, necessarie modifiche tecniche alle infrastrutture. Un altro grande vantaggio nella possibilità di avvalersi del bio-GNL di Liquigas è dato dalla filiera corta che vede Liquigas reperire il combustibile e gestire le altre fasi: consegna, infrastrutture e manutenzione. Chi volesse adottare questa soluzione è avvisato.

Sul palco
Lucia Nappi (direttore del Corriere Marittimo), Dario Mastromattei (responsabile Vendite GNL Italia Liquigas), Enrico Maria Mosconi (docente dell’Università degli studi della Tuscia), Fulvio Passalacqua (senior key account manager E-Industries, Enel X), Luca Ragni (energy manager, LC3)

IN COLLABORAZIONE CON: WATSON FARLEY & WILLIAMS

LA CONTRATTAZIONE AZIENDALE COME LEVA STRATEGICA DI GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

La contrattazione collettiva di secondo livello è uno strumento essenziale per consentire alle imprese di adattare le regole sulla gestione dei dipendenti alle specifiche esigenze del business aziendale.
In presenza di riorganizzazioni aziendali, investimenti tecnologici e riconversioni green la formazione dei lavoratori è un fattore chiave. Con accordo aziendale le ore spese dai lavoratori in formazione sono a carico dell'Inps (retribuzione e contributi) tramite il Fondo Nuove Competenze. Il Governo ha destinato oltre un miliardo di euro e a breve si apre la finestra per presentare le domande.
Limitare la componente fissa della retribuzione e spingere sulla parte variabile legata ai risultati (produttivi, finanziari) dell'impresa è un altro tema di forte impatto. Gli accordi aziendali consentono di erogare un premio di risultato (3.000 euro su base annuale) se i lavoratori hanno conseguito gli obiettivi aziendali con aliquota fiscale ridotta al 10% e accesso a sgravi contributivi. Laddove al premio di risultato si colleghi l'opzione per i servizi di welfare aziendale, inoltre, l'intera somma è esente da tasse e contributi.
Con accordo aziendale l'utilizzo dei contratti a termine può essere gestito in modo sartoriale, superando i pesanti limiti presenti nell'attuale normativa. Se l'impresa accetta di stabilizzare una percentuale minima di lavoratori a termine, ad es., il ricorso ai contratti flessibili può avvenire senza l'obbligo delle causali o per periodi superiori a quelli legali oppure superando le percentuali massime rispetto ai lavoratori stabili.
Anche la gestione degli orari di lavoro può essere customizzata alle esigenze dell'impresa, ma occorre un accordo aziendale c.d. "di prossimità", che consentirà di superare i vincoli posti dal Ccnl, ad es., sullo straordinario, sulla distribuzione dei turni e sulle reperibilità.

Giuseppe Bulgarini D'Elci
Partner Watson Farley & Williams

> **"In presenza di riorganizzazioni aziendali, investimenti tecnologici e riconversioni green la formazione dei lavoratori è un fattore chiave"**

Sul palco
Andrea Del Rizzo (Codognotto Group), Giuseppe Bulgarini D'Elci (Watson Farley & Williams), Mario Poli (Ansa Veneto), Massimiliano Pompei (easy Jet), Vincenzo Barbaro (Barbaro & Partners Job Consulting) e Stefano Facci (CGIL Verona).

IL DIGITALE COME VALORE AGGIUNTO PER IMPRESE E PERSONE

IN COLLABORAZIONE CON WITHU

La discussione

Dario Melpignano (Neoesperience, Matteo Ballarin (Europe Energy Holding, WithU) e Raffaele Barberio (Key4biz)

La digitalizzazione, oggi, è parte integrante di ogni realtà aziendale. Ma se si pensa alla digitalizzazione non semplicemente come utilizzo di App e social network, bensì come capacità di raccogliere i dati legati al proprio business, analizzarli, comprenderli e utilizzarli per far crescere il proprio valore, sono poche le aziende davvero pronte alla sfida.

In un panorama particolare come quello italiano, che ci vede solo 20esimi in Europa nella classifica di Digitalizzazione dell'Economia e della Società (Desi 2021), appare sempre più urgente colmare il gap e avvicinare al digitale non solo le imprese, ma anche il consumatore finale. «Abbiamo racchiuso tutte le principali utenze di casa e ufficio – luce, gas, fibra, fonia fissa e mobile, ma anche telemedicina e assicurazioni – in un'unica App, con cui poter monitorare e pagare le utenze quando e dove si vuole, dialogare con il servizio clienti, richiedere nuovi servizi. Così portiamo semplificazione sottoforma di risparmio di tempo, rendendo più facile la gestione della quotidianità anche agli utenti digitalmente meno evoluti» spiega Matteo Ballarin, presidente di WithU, digital company italiana con cuore veronese. Digitalizzazione significa quindi semplificazione per l'utente, ma anche per l'impresa stessa, che grazie all'intelligenza artificiale e all'interpretazione dei dati in suo possesso può accedere a modi sempre più veloci ed efficaci con i quali prendere decisioni. In questo senso, il Pnrr rappresenta una possibilità concreta per le aziende di investire per favorire questo passaggio.

Sul palco

Raffaele Barberio (direttore Key4biz), Matteo Ballarin (chairman & ceo, Europe Energy Holding), Filippo Bini Smaghi (Relazioni e Affari istituzionali, Altea Security), Aldo Cristadoro (ceo Intwig), Moreno Malucelli (sales & project manager, Ptv Logistics), Dario Melpignano (ceo Neoesperience)

IN COLLABORAZIONE CON: ASSITECA

CYBERSECURITY: UNA SFIDA DA VINCERE ANCHE PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA

Nell'ambito della fiera LetExpo Assiteca il più grande Gruppo italiano nella gestione dei rischi d'impresa e nel brokeraggio assicurativo, ha organizzato il workshop "Cyber Security: una sfida da vincere anche per i trasporti e la logistica". All'evento, moderato da Matteo Berlingieri - branch managing director Assiteca, sono intervenuti Emanuele Capra - responsabile cyber security & business continuty di Assiteca, Sergio Sorrentino di Rsm, Mario Canitano di AscoService, Giovanni Francescutti di Dnv e Paolo Poletti, docente di Cybersecurity & Cyberlaw Link Campus University. Per Assiteca il rischio cyber è più che mai attuale, in particolare per il mondo dei trasporti, della logistica e della portualità, ed è un focus prioritario nel più ampio ambito del risk management e del risk transfer, attività attraverso le quali il Gruppo assiste le imprese per renderle più "sicure" e per trasferire al mercato assicurativo la parte di rischio che non è possibile gestire attraverso la prevenzione e la mitigazione. In tema cyber security è necessario ora accelerare i tempi, sia perché il difficile periodo che stiamo vivendo ce lo impone, sia per cogliere le opportunità e gli aiuti economici che il Pnrr offre per occuparci della nostra sicurezza. Gli attacchi informatici registrati nell'ultimo periodo mostrano una maggiore "severità", con danni economici, operativi e commerciali più gravi per le imprese. Ma la minaccia cibernetica è anche un mezzo per destabilizzare i rapporti internazionali, con gruppi di hacker ingaggiati per attaccare le infrastrutture strategiche dei Paesi. La guerra in Ucraina sta mostrando purtroppo anche questi rischi, e nel mirino sarà soprattutto il settore della logistica, maggiormente esposto perché attraverso l'attacco a una sola organizzazione si può danneggiare un'intera filiera, basti pensare agli approvvigionamenti di farmaci, carburanti e generi alimentari. E' necessario quindi che le imprese adottino le soluzioni e gli strumenti corretti per affrontare il rischio cyber con un management consapevole di cosa proteggere - quali dati, servizi, apparati – e di come definire la propria "linea di difesa", anche in virtù di una committenza che chiede al sistema una maggiore resilienza. In quest'ottica anche le certificazioni, in particolare la ISO 27001 sul Sistema di Gestione delle Informazioni che a fine anno allargherà il proprio perimetro alla Cyber Security e Privacy, possono ridurre i rischi e monitorare i progressi delle aziende. Sulla digitalizzazione riposa l'esercizio delle nostre libertà individuali e delle nostre attività sociali: nel momento in cui vengono minacciate e inibite da possibili attacchi cyber, garantire la sicurezza diviene un tema sociale e globale. Per tutelare il cluster Alis la proposta di Assiteca è dar vita a strutture comuni per monitorare la sicurezza cibernetica e ridurre conseguentemente i costi di gestione relativi a un sistema di rilevazione degli attacchi.

> **"Il rischio cyber è più che mai attuale, in particolare per il mondo dei trasporti, della logistica e della portualità, ed è un focus prioritario nel più ampio ambito del risk management e del risk transfer"**

I relatori

Matteo Berlingieri (branch managing director Assiteca, Mario Canitano (responsabile rail service, AscoService), Emanuele Capra (senior consultant, Assiteca), Giovanni Francescutti (Dnv), Paolo Poletti (docente sicurezza e diritto nell'era cyber, Link Campus University), Sergio Sorrentino (senior advisor - business consulting, Rsm).

IN COLLABORAZIONE CON: WÜRTH ITALIA

LA LOGISTICA DEL FUTURO: SICURA, DIGITALE E SOSTENIBILE

Con il workshop Würth "La Logistica del futuro per Würth: Sicura, Digitale e Sostenibile", abbiamo cercato di trasmettere quella che è la nostra visione ed impegno verso tutta la filiera della logistica. Un percorso che ha provato ad unire l'analogico al digitale sfruttando tutte le nuove e costanti innovazioni tecnologiche che ci vengono messe a disposizione. Partendo dal Würth Phygital - soluzioni digitali innovative per le imprese – abbiamo presentato il nostro Metawerso – Realtà Aumentata-Realtà Mixata con tutti gli ambiti di applicazione: formazione, eventi e fiere, assistenza, produzione, vendita, progettazione e prototipazione. Nel 2022 Würth è l'unica realtà in Italia a fornire soluzioni Metawerso complete per il business. Il percorso della digitalizzazione ci porta anche a dare un grande supporto a tutti i nostri clienti e partner nell'ottimizzazione dei processi d'acquisto e di gestione del materiale di consumo e delle attrezzature con delle soluzioni anche 100% customizzate che, in alcuni casi, possono prevedere l'integrazione totale tra sistemi It. Ad esempio: distributori automatici per i Dpi, Ddt parlanti, carico automatizzato e digitale del Ddt nel gestionale, Oci, Authorization Rules. Altro tema importante è la sicurezza ed ancoraggio del carico. Insieme al partner Sida proponiamo corsi di formazione certificati per un corretto ancoraggio del carico riducendo così gli incidenti stradali ed aumentando la sicurezza sul luogo di lavoro. Concludiamo con il tema della riduzione dei consumi di carburante, e quindi della sostenibilità. Il processo di transizione ecologica è stato già avviato ma sarà un percorso di medio lungo periodo. Würth propone, ormai da diversi anni, dei protettivi ed additivi motore per ridurre i consumi dei mezzi e prevenire eventuali problematiche del motore. Dopo il workshop fatto durante LetExpo a Verona ci sono arrivate molte richieste di approfondimento da parte di Clienti ed Istituzioni sulle tematiche condivise - Sicurezza, Digitalizzazione e Sostenibilità - e questo indica che la strada intrapresa sia quella giusta.

Giuseppe Andrea De Pascalis

Head of Key Account Management di Würth Italia

> **"Nel 2022 Würth è l'unica realtà in Italia a fornire soluzioni Metawerso complete per il business"**

I relatori
Oltre al moderatore Luca Barassi (Trasportare Oggi in Europa) e a Daniele Filippi di SIDA al dibattito hanno partecipato Andrea Comina, Giuseppe Andrea De Pascalis, Mario Morselli, Manuel Scarinci di Würth Italia

SICUREZZA STRADALE E PACCHETTO MOBILITÀ: LE NOVITÀ PER LA FILIERA GREEN INTERMODALE

Venerdì 18 marzo, presso il padiglione 2 della Fiera di Verona, si è svolto il workshop "Sicurezza stradale e pacchetto mobilità: le novità per la filiera green intermodale", una tavola rotonda dedicata al mondo della sicurezza stradale ad ampio spettro moderata da Giangiacomo Calovini, docente della Business School Sole 24 ore. All'evento hanno partecipato Gianluca Annunziata, market manager Italy & East Europe Alltrucks, Nicola Arduini, ceo Arduini & Nerboldi, Carlo Fidanza, deputato della Commissione Tran del Parlamento Eu, Gianluca Merlo, presidente e AD di Fedi Gomme, Stefano Montagna, sales director Lkw Walter, Stefano Quarena, operations director Pesci Attrezzature e Alessio Sitran, business Dev. and Inst. relations Manager Vdo Continental. La sicurezza delle merci e dei mezzi su strada è stata approfondita dai relatori da vari punti di vista, legata allo stoccaggio delle merci ed al loro fissaggio, all'allineamento ruote ed assali dei veicoli industriali, fondamentale anche per il risparmio di carburante e la riduzione delle emissioni di CO2 ed alla manutenzione dei veicoli, grazie all'assistenza periodica dei mezzi, alla qualità degli pneumatici ed al monitoraggio dei sistemi di controllo delle flotte. È emersa, inoltre, la necessità di intervenire celermente sulla normativa relativa alle revisioni dei veicoli pesanti, vista la massiccia circolazione di mezzi non controllati sulle nostre strade. Grazie all'intervento dell'europarlamentare Carlo Fidanza, è stato sottolineato, infine, il ruolo importante della politica europea legato all'approvvigionamento di materie prime ed alla necessità di un'autonomia strategica energetica, sempre più necessaria vista la situazione internazionale attuale.

Stefano Quarena
Operations director
di Pesci Attrezzature

> **"C'è la necessità di intervenire sulla normativa relativa alle revisioni dei veicoli pesanti, vista la massiccia circolazione di mezzi non controllati sulle nostre strade"**

Sul palco
Giangiacomo Calovini (docente Business School Sole 24 ore), Gianluca Annunziata (market manager Italy & East Europe, Alltrucks), Nicola Arduini (ceo di Arduini & Nerboldi), Carlo Fidanza (deputato e Commissione Tran, Parlamento Eu), Gianluca Merlo (presidente di Fedi Gomme), Stefano Montagna (sales director, Lkw Walter), Stefano Quarena (operations director di Pesci Attrezzature), Alessio Sitran (business relations manager, Vdo Continental)

LA SOSTENIBILITÀ DELLE OPERE È LA STRADA DI ANAS

La rete stradale e autostradale Anas (Gruppo Fs Italiane), con oltre 32mila chilometri, garantisce la continuità e la coesione sociale e territoriale determinando il miglioramento della qualità della vita dei suoi fruitori, la capacità trasportistica, una maggiore competitività del tessuto imprenditoriale locale.
Con questa mission, lo sviluppo sostenibile è pertanto la strategia d'azione principale dell'azienda nel rispetto dei principi di tutela dell'ambiente e della biodiversità, puntando alla cura del paesaggio, alla salvaguardia e alla valorizzazione del territorio e all'investimento nel capitale umano. Le Politiche Sociali sono parte integrante della strategia di sostenibilità di Anas, esplicitando la propria azione con iniziative che non rientrano nell'attività operativa dell'Azienda, ma che utilizzano risorse aziendali (umane, tecniche, o economiche) per finalità che puntano a migliorare il benessere sociale della collettività. In un'ottica di economia circolare, Anas implementa così nuove metodologie di progettazione, lavorazione e recupero dei materiali. All'interno dei cantieri vengono svolte attività di indirizzo e controllo degli aspetti ambientali.
La rete Anas è così oggetto di una accelerazione del processo di de-carbonizzazione, previsto dall'Unione Europea per il 2050. Ad oggi, l'azienda utilizza energia prodotta da fonti rinnovabili per le sedi di lavoro, per le gallerie e per l'illuminazione della rete, con una sostanziale riduzione delle emissioni di CO_2 e dando un forte contributo alla mobilità elettrica. Sono infatti stati pubblicati bandi di gara per l'affidamento delle concessioni per aree di servizio che prevedono colonnine di ricarica elettrica veloce sui principali assi viari. Inoltre, è stato eliminato il diserbante chimico dalle attività di manutenzione del verde. Anas è anche promotrice di progetti europei come il Life Safe Crossing e il Life Wolf Alps Euper per la riduzione delle collisioni veicolari con la fauna selvatica e la tutela dell'orso bruno marsicano e del lupo.
Realizzare e gestire le strade rappresenta anche l'opportunità per valorizzare il territorio e promuovere la straordinaria cultura dell'Italia. In quest'ottica, è stato

La strategia dell'azienda si basa sui principi di tutela dell'ambiente e della biodiversità, puntando alla cura del paesaggio, alla salvaguardia e alla valorizzazione del territorio e del capitale umano

Strade innovative

A sinistra le nuove barriere antirumore, sotto, Street Art sul Grande Raccordo Anulare di Roma. Nella pagina accanto, le Smart Road previste da Anas

avviato un piano di valorizzazione turistica e culturale: le 10 Vie sulla A2 'Autostrada del Mediterraneo'; la Strada degli Scrittori in Sicilia; la Via della Magna Grecia sulla strada statale 106 'Jonica'; GRAart street art sull'autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma; l'introduzione della figura dell'archeologo di cantiere che consente, durante i lavori sulle strade, il recupero e la conservazione del reperto archeologico.
Tra i progetti in corso merita una menzione speciale la Smart Road Anas, il cui investimento complessivo del programma è di 1 miliardo di euro. Si tratta di una tecnologia abilitante per lo sviluppo della Smart Mobility e propedeutica ai futuri scenari di guida autonoma dei veicoli. In particolare, lungo le smart road Anas, sorgeranno le Green Island in grado di alimentare tutti gli apparati: si tratta di aree all'interno delle quali sarà distribuita energia pulita garantendo l'ecosostenibilità e verranno installati sistemi di ricarica veicoli e sistemi di ricarica di droni per il monitoraggio e le ispezioni di opere civili strategiche e per una sorveglianza continua della strada stessa anche al fine di garantirne la sicurezza. Con il progetto Greenlight invece si punta all'efficientamento energetico dell'illuminazione nelle gallerie, innalzando anche gli standard di sicurezza stradale.
Altrettanto rilevanti le ricerche sulle emissioni sonore prodotte dal traffico e sull'adozione di materiali fonoisolanti e fonoassorbenti, utilizzando soluzioni innovative. La barriera antirumore Anas(acronimo di Anti-Noise Acoustic Screen) implementa gli interventi di mitigazione acustica con l'omologazione di manufatti idonei al contenimento delle emissioni sonore nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici. Da segnalare, in questo contesto, anche il progetto Dynamap, realizzato da Anas e finanziato con il contributo dell'Unione Europea, per creare una mappatura acustica della rete stradale in tempo reale tramite l'installazione di dispositivi intelligenti. A cui si affianca un progetto sulle barriere antirumore, che si inserisce nell'ambito delle attività di risanamento acustico previste dal Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore (Pcar).
È vero inoltre che la sostenibilità non è solo rispetto dell'ambiente, ma la sua tutela è una variabile decisiva per la quale adottiamo le migliori best practices: monitoraggi ambientale di area vasta; interventi di ripascimento di coste e rinaturalizzazione di cave; opere di compensazione ambientale; bonifiche; realizzazione di corridoi faunistici per minimizzare i rischi di attraversamento di animali; riutilizzo di materiali in linea con le politiche dell'economia circolare, ma anche tramite cantieri stradali sostenibili disciplinati dai rispettivi Piani di Gestione Ambientale. L'obiettivo finale è creare un futuro sostenibile a servizio del Paese, con azioni e iniziative per l'ambiente, il sociale e le persone.

> **"L'azienda utilizza energia da fonti rinnovabili per le sedi di lavoro, per le gallerie e per l'illuminazione della rete, con una sostanziale riduzione delle emissioni di CO_2"**

LO SAI CHE

2/3 dei veicoli pesanti in Europa sono fuori allineamento?*

** Studio effettuato da Volvo Truck*

IL CORRETTO ALLINEAMENTO TI FA RISPARMIARE

€2.500 risparmio annuale medio di carburante per un veicolo correttamente allineato**

€700 risparmiati per la mancata sostituzione anticipata di due pneumatici all'anno**

*** Dati estrapolati in media su veicoli con percorrenza di circa 200.000 km/anno.*

Green Truck
Low Emission
ALL·LINEA
www.all-linea.it

ALLINEA I TUOI VEICOLI!

Il network All-Linea è partner ALIS ITALIA IN MOVIMENTO

Rivolgiti ai professionisti dell'allineamento, scegli l'officina più vicina a te!

www.all-linea.it

fb.com/AllLinea

ALL·LINEA

All-Linea *è un progetto di* PESCI ATTREZZATURE

La logistica, spiega Sitran di Continental Vdo, deve affrontare non solo sfide di mercato ma anche cambiamenti tecnologici disruptive

PRODOTTI INNOVATIVI PER UN MONDO SEMPRE PIÙ COMPLESSO

«Oggi assistiamo a un cambio di paradigma della mobilità» racconta Alessio Sitran, Business development and Institutional relations manager di Continental Vdo. «Il mondo dell'autotrasporto cresce in complessità: di veicolo, di mercato con una forte competizione tra differenti strutture dei costi; di tecnologia sintetizzata dai processi di digitalizzazione e di connettività. A ciò si unisce il tema della transizione energetica con la spinta verso forme di ibridazione ed elettrificazione dei veicoli. Il cambiamento non è solo di processo, di tecnologia, di governance dei nuovi ed emergenti modelli di business, ma anche dell'insieme di norme che regolano l'organizzazione dell'attività trasporto.

In questo scenario così descritto, lo sviluppo diffuso di processi di digitalizzazione può essere uno dei fattori di resilienza?

Sicuramente sì. Chi ha investito in digitalizzazione prima della pandemia ha avuto una maggiore capacità e reattività di reagire. Conta infatti, nel concetto di resilienza, non solo come reagisco ma anche il lasso temporale entro cui farlo. Si assiste ad una crescente co-petition, ossia la cooperazione/competizione tra player diversi dello stesso settore che operano secondo logiche di ecosistema con l'obiettivo di sviluppare modelli di business innovativi ma compatibili con le rispettive specificità.

Parliamo di Vdo, brand del Gruppo Continental, che è un osservatorio attento dei cambiamenti del mondo dell'autotrasporto. Come descriverebbe la nuova complessità dell'evoluzione che sta attraversando il comparto?

C'è una forte apertura spinta verso scenari tecnologici di piattaforma e di servizi connessi favoriti anche dall'evoluzione del tachigrafo, ora intelligente, che diventa ecosistema in cui le aziende di trasporto possono ottimizzare in misura ancora maggiore i propri costi di esercizio. Se, da un lato, questi cambiamenti aumentano la complessità della governance delle aziende del comparto, dall'altro creano ambiti operativi nuovi dove accrescere la catena di valore degli attori di questo settore.

Come affianca Vdo le aziende di trasporto verso scenari futuri di mobilità connessa?

Vdo è da sempre il brand di riferimento nel mondo dell'autotrasporto e del sistema tachigrafico in particolare. Questo ci consente di accompagnare le aziende del settore in questo processo di profondo cambiamento offrendo soluzioni e prodotti innovativi che le aiutano a cogliere le opportunità offerte da questa evoluzione, migliorandone la performance operativa e promuovendo una crescita sostenibile e competitiva dei propri modelli di business.

Da ultimo, il Pnrr. Che opportunità può essere per il nostro Sistema Paese?

Siamo in un momento storico dove, per le risorse stanziate, il Pnrr può disegnare la roadmap che consente la convergenza verso gli obiettivi di sviluppo trasportistico, infrastrutturale ed energetico. Perché abbia successo, occorre però una visione d'insieme che guardi in modo olistico allo sviluppo industriale del paese nel lungo periodo.

Alessio Sitran
Business development and Institutional relations manager di Continental Vdo

IL GASDOTTO EASTMED È LA SOLUZIONE

Il livello di potenza di una nazione è determinato dalla sua capacità di interconnessione e, quindi, dalla logistica, ma serve avere una autonomia energetica

di Alessandro Mazzetti

Proprio le recenti vicende geopolitiche in Ucraina rilanciano con forza e decisione le questioni energetiche in tutta la loro complessità e attualità in Europa e, soprattutto, in Italia. Non è certo un segreto che il Belpaese è stato storicamente deficitario sia di materie prime, ma ancor più di energia sin dal periodo unitario. Una realtà che ne ha minato la capacità di sviluppo industriale, infrastrutturale ed economica. Per cui sorprende non poco come proprio tale indispensabile questione non sia stata trattata negli anni con il dovuto interesse e responsabilità nella sua articolatissima complessità. È palese che senza energia non ci potrà mai essere sviluppo industriale, economico e quindi sociale. Ora è bene ricordare che l'attuale geopolitica si muove attraverso le linee di collegamento logistiche. Proprio la geopolitica della logistica e quindi naturalmente dell'energia è quella scienza "più vicina a un'arte" a "geometria variabile" capace di esercitare sia il Soft che l'Hard Power. Una lezione imparata meravigliosamente dai cinesi che da anni hanno modificato il mondo del trasporto marittimo e non solo quello, con massicci investimenti e con la realizzazione di vere e proprie reti continentali logistiche. In fin dei conti non si può non essere d'accordo con il geopolitico indiano Parag Khanna quando sostiene che il livello di potenza di una nazione è determinato dalla sua capacità di interconnessione e quindi logistica. Ora riflettendo sulla trasformazione o meglio sulla marittimizzazione dell'economia è imprescindibile pensare che per essere competitivi in questo "interconnesso" mondo bisogna almeno tendere all'autonomia energetica, poiché sarebbe impensabile avere la pretesa di sviluppare il mondo del trasporto, cuore del nuo-

DA DOVE ARRIVA IL GAS IN ITALIA

NAZIONE	TERAJOULE
Federazione Russa	1094.082
Algeria	575.992
Norvegia	281.841
Qatar	264.570
Libia	169.926
Stati Uniti	66.838
Olanda	34.829
Francia	23.495
Nigeria	6.888
Trinidad e Tobago	6.281
Belgio	3.097
Croazia	1.245
Azerbaijan	437
Danimarca	20
Regno Unito	20
Totale	2529.566

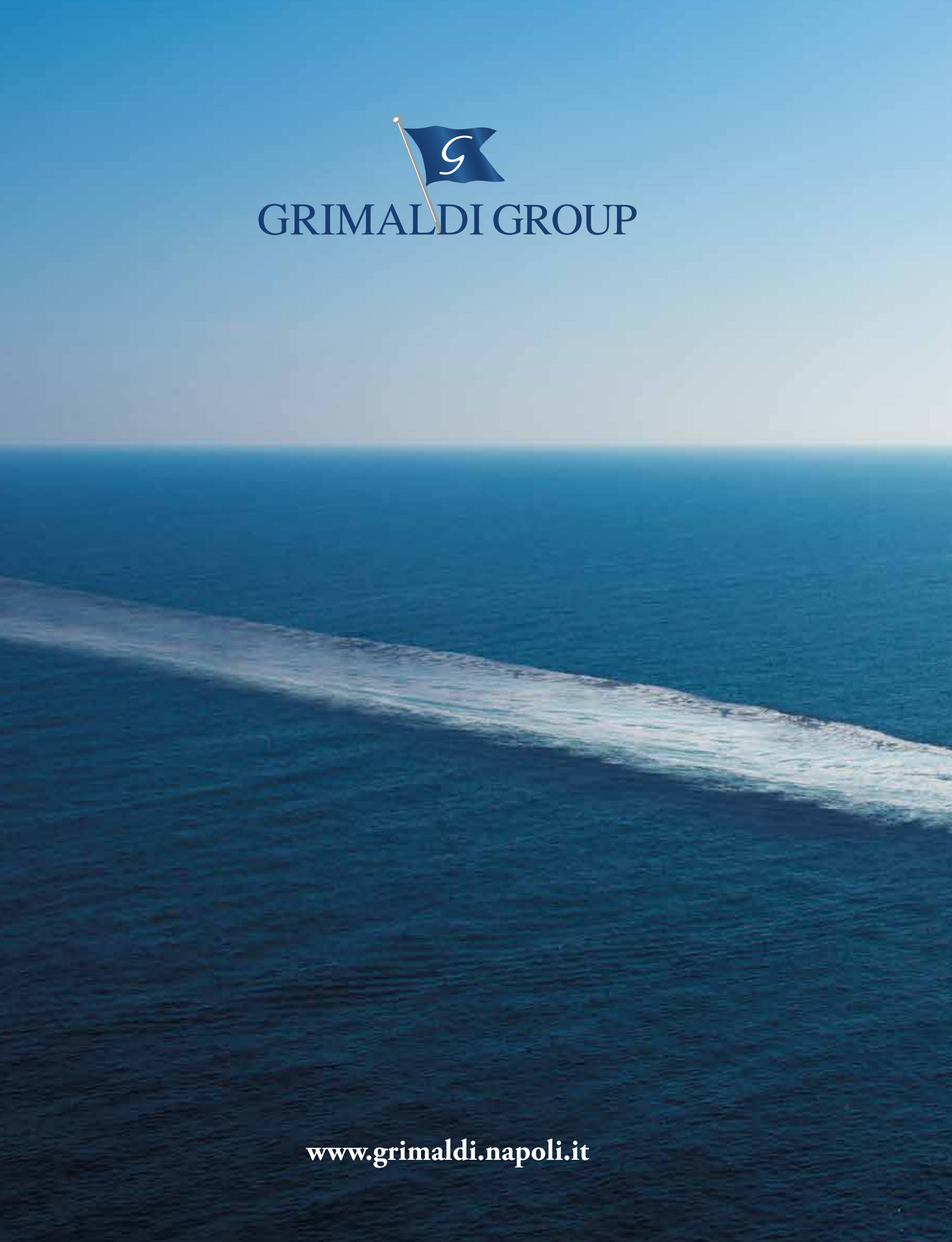
Fonte: Eurostat, Dati 2020

"La realizzazione di un gasdotto da Cipro fino a Brindisi, prevista nel 2025, renderebbe quasi autosufficiente il Belpaese e consentirebbe un rilancio infrastrutturale ed economico del Mezzogiorno"

I gasdotti in Europa. Fonte W3Ask.com

vo sistema economico, senza energia. Non sorprende, quindi, come proprio la Russia sia stato l'unico stato a sviluppare e consolidare una vera e propria strategia energetica di lungo periodo con interessanti implicazioni geopolitiche. Infatti, il famigerato gasdotto North Stream I, il suo gemello il North Stream II e, infine, la Tap (Trans Adriatic Pipeline) costituiscono il cuore di questa strategia che ha legato e lega le sorti energetiche, industriali di sviluppo europee e italiane.

Un semplice sguardo alla cartina geografica ci consente di cogliere questa oramai indiscutibile realtà, poiché se è vero che i due gasdotti North Stream servono in primis a rifornire di gas i paesi nord europei la Tap assolve lo stesso ruolo per quelli meridionali. Non a caso la Turchia e la Libia hanno proposto una Zee (Zona Economica Esclusiva), invero sovradimensionata, che ha lo scopo di inibire in primis la realizzazione del gasdotto EastMed che si dovrebbe stendere dalle coste egitto-israeliane passando per Cipro e la Grecia giungendo in Italia a Brindisi. Proprio la realizzazione di questa fondamentale opera non solo renderebbe quasi autosufficiente il Belpaese dalla sua enorme necessità di natural gas liquido, ma consentirebbe un rilancio infrastrutturale ed economico del Mezzogiorno, avendo così effetti positivi per l'industria del nord con un continuo e copioso afflusso energetico. In più consentirebbe anche il rilancio internazionale italiano in ambito europeo. È opportuno, quindi, che in Italia si riprendesse il dibattito e lo studio sulle reali possibilità di una strategia energetiche per supportare l'intero sistema Paese, poiché è buona regola, come sostenne Vegezio nei suoi scritti "si vis pacem para bellum", ossia se vuoi la pace bisogna prepararsi alla guerra e quella energetica è già in corso da diversi anni.


GRIMALDI GROUP
www.grimaldi.napoli.it

Le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia
Zero Emission in Port®

Il trasporto ecosostenibile è già realtà.

"CAMERIERE CHAMPAGNE", D'ACCORDO, MA QUALE?

Bisogna saper scegliere perché sono 360 maison e 130 cooperative che elaborano il mosto e oltre 4 mila marchi che lo imbottigliano. Tutti fanno prodotti diversi tra loro e le differenze partono dalla vigna. Ecco una breve guida.

Per togliere il tappo bisogna tenerlo fermo e ruotare la bottiglia. Infilare un cucchiaino nel collo di quest'ultima per conservare l'effervescenza non serve a nulla e potete metterla anche in congelatore, ma non più di mezzora perché altrimenti rischia di scoppiare. A dirlo non è uno delle centinaia di siti internet nei quali pseudo esperti ciacolano di vino, ma il Comité Champagne, un organismo creato dalla legge francese 80 anni fa per gestire e difendere gli interessi comuni dei viticoltori e delle Maison di 360 villaggi a 150 chilometri da Parigi che producono champagne. Un unicum, un organismo che dovrebbe essere copiato da alcuni prodotti italiani perché riesce a mettere insieme gli interessi contrapposti d'acquisto e di vendita delle uve regolando il mercato e gestendo una riserva qualitativa. Insomma, l'autorità indiscussa nel campo dello champagne, l'unica che, senza paura di essere smentita, può rivelare ai più tutti i segreti di uno dei

prodotti più iconici del mondo. La missione del Comité, comunque, non è solo spiegare con quali bicchieri berlo (bandita la coppa, devono essere abbastanza alti e ampi ma devono restringersi leggermente al bordo), di stabilire le temperature a cui servirlo (8-10 gradi, preferibilmente immergendo per 20 minuti la bottiglia in un secchiello con acqua e ghiaccio) o di parlare di cibi a cui abbinarlo (c'è una tabella nella pagina seguente), ma di farlo comprendere davvero. Questione per niente semplice. Ordinare al cameriere champagne, come in una vecchia canzone, infatti, vuol dire poco o nulla visto che ci sono 360 maison più 130 cooperative che elaborano il mosto e oltre 4 mila marchi che lo imbottigliano. Tutti fanno prodotti diversi tra loro e le differenze partono dalla vigna. Ogni vigneto ha qualità uniche e proprie, come sosteneva il monaco benedettino Dom Pierre Pérignon (1638-1715, il primo a vinificare e mantenere separate le uve dei vari vigneti, e ancora oggi l'elemento che fa la differenza è il "terroir", un termine che comprende parametri che vanno dal suolo al sottosuolo, dall'esposizione delle vigne, al clima e addirittura al microclima di ogni parcella di terreno. Il terroir comprende anche le scelte del vigneron rispetto al vitigno, alla coltivazione e alla vendemmia. Il secondo elemento di diversità è legato alla vinificazione e tra le scelte affidate all'elaboratore ci sono la modalità di pressatura, la scelta delle botti, i lieviti, la fermentazione. «La diversità» spiega ad Alis Magazine Domenico Avolio, direttore del Bureau du Champagne in Italia, la struttura del Comitè attiva nel nostro Paese dal 1976 che organizza, tra le altre cose, anche delle degustazioni con esperti aperte al pubblico «è una parola d'ordine perché ogni produttore cerca di distinguersi per il suo stile unico e il gusto particolare. Le variabili e le scelte dello chef du cave (il capocantina, ndr) sono tantissime. Ogni marchio porta con sé il suo gusto, dettato dalle scelte di vinificazione, che deve essere sempre riconoscibile. Quindi, indipendentemente da come è andata la vendemmia, il consumatore troverà, grazie al bilanciamento di tutti i vari fattori, sempre lo stesso prodotto. Se non si intervenisse, ogni annata avrebbe un gusto diverso». Il disciplinare per la produzione dello champagne detta regole molto precise, ma all'interno di queste gli elaboratori possono sbizzarrirsi. Nei 34 mila ettari sono 16mila vignaioli coltivano tre tipi di uve. Se il vino è prodotto esclusivamente con uve a bacca bianca (chardonnay), è detto blanc de blancs. Se si utilizzano solo uve a bacca nera (pinot nero e pinot meunier), viene definito blanc de noirs. Se non ci sono queste definizioni lo champagne è prodotto con tutti e tre i tipi di uva previsti dal disciplinare. Ma lo champagne può essere anche rosé ed è ottenuto attraverso una macerazione dell'uva nera che rilascia

"Ogni vigneto ha qualità uniche, come sosteneva il monaco benedettino Dom Pierre Pérignon (1638-1715), il primo a vinificare e mantenere separate le uve"

UNA BOTTIGLIA DA 125.000 STERLINE

Ci sono bottiglie di champagne che sono molto difficili da sollevare. Le più grandi arrivano a pesare oltre cinquanta chili e sono alte più di un metro.
Certo non si trovano facilmente, ma esistono e costano una follia dai cinque fino a ben oltre 10 mila euro. Una di queste fu protagonista del più costoso conto mai pagato in un bar registrato da Drink Business nel suo "Top 10 drinks world records": 200.000 sterline sborsate da un giovane finanziere al Play Ground di Liverpool, di cui 125.000 per una unica bottiglia di champagne da 30 litri di Armand de Brignac.
A partire dal XIX secolo sono comparsi in Champagne nuovi formati, oltre a quello tradizionale, dalla piccolissima bottiglia a quella enorme e sono stati battezzati con nomi biblici, senza che neanche Comité Champagne abbia trovato una particolare spiegazione storica. La bottiglia di champagne comunque ha una forma tipica, determinata dalle caratteristiche di resistenza alla pressione e dalla funzionalità, ma si possono trovare anche forme differenti, di nuova concezione o ispirate a forme antiche. Il colore del vetro è generalmente verde scuro, tuttavia in commercio si trovano anche bottiglie di colore giallo brunito, marrone chiaro o, in particolare per lo champagne rosé, bianco.
In ogni caso, dalla mezza bottiglia al Jeroboam (tre litri) il vino di champagne è obbligatoriamente venduto nella bottiglia in cui è stato elaborato.

NOME	BOTTIGLIE	QUANTITÀ
Quart		20 cl
Mezza bottiglia		37,5 cl
Medium (o pinta)		50 cl
Bottiglia		75 cl
Magnum	2 bottiglie	1,5 litri
Jeroboam	4 bottiglie	3 litri
Rehoboam	6 bottiglie	4,5 litri
Mathusalem	8 bottiglie	6 litri
Salmanasar	12 bottiglie	9 litri
Balthazar	16 bottiglie	12 litri
Nabuchodonosor	20 bottiglie	15 litri
Salomon	24 bottiglie	18 litri
Souverain	35 bottiglie	26,25 litri
Primat	36 bottiglie	27 litri
Melchisedec o Midas	40 bottiglie	30 litri

"Il consumatore troverà, grazie al bilanciamento effettuato dallo chef du cave, sempre lo stesso prodotto indipendentemente da come è andata la vendemmia"

i componenti coloranti o con l'aggiunta di vino rosso, sempre proveniente dai comuni dello Champagne, al vino bianco. Anche la posizione della vigna finisce sull'etichetta e nella bottiglia. I vigneti della Champagne vengono classificati con un sistema del 1911 detto Echelle des Crus (scala dei cru), sulla base della qualità e della sua distanza dal cuore commerciale della Champagne, cioè Reims e Epernay. È un metodo per determinare il valore commerciale delle uve: fatto cento il prezzo dato per quelle dei 17 Comuni Grand Cru, le uve provenienti da uno dei 41 comuni Premier Cru sono pagate tra 90 il 99%, quelle provenienti dai comuni rimanenti sono pagate dall'80 all'89%. Gli champagne Gran Cru sono quelli prodotti solo con le uve considerate migliori. L'altra differenza tra gli champagne è tra millesimato e sans année o cuvèe. Questi ultimi sono l'80% della produzione e sono composti da diversi vini provenienti da diverse annate, mentre i primi sono realizzati partendo solo da uve della stessa annata. Il massimo, comunque, è il cuvée de prestige, l'etichetta che rappresenta la massima espressione di ogni maison che può essere millesimata o meno. La prima cuvèe de prestige fu Dom Perignon di Moët & Chandon nel 1936 con l'annata 1921, anche se dal 1876 Louis Roederer aveva prodotto la cuvée Cristal destinata esclusivamente al consumo privato dello Zar di Russia che divenne disponibile al pubblico sono con l'annata 1945. Ogni maison ha il suo top di gamma. Mumm, ad esempio, ha Rsrv il cui nome ricorda la tradizione di riservare le bottiglie migliori agli amici e agli estimatori. La scelta delle bottiglie di pregio è anche una delle caratteristiche del mercato italiano dello champagne. Il nostro Paese, secondo i dati del Comité, è il settimo mercato in termini di volumi e nel 2020 sono state importate 6,9 milioni di bottiglie di oltre 700 marchi diversi, su un totale di 130 milioni esportate. I gusti degli italiani, però, si distinguono nel panorama mondiale del consumo di champagne per la particolare domanda di millesimati e di cuvée speciali, insomma, il top di gamma di ogni produttore, che rappresentano da soli il 9% delle importazioni a volume. E se la maggior parte dei nostri connazionali beve champagne prodotto dalle maison, un 12% si rivolge a quelli commercializzati dai singoli vignaioli e il 4% alle cooperative.

“La prima cuvèe de prestige fu Dom Perignon di Moët & Chandon nel 1936, anche se dal 1876 Louis Roederer aveva prodotto la cuvée Cristal destinata solo allo Zar di Russia”

SMET®

your sustainable logistics partner

EMILIA E ROMAGNA, ANTICHE TERRE DELLA LIBERTÀ

Castelli e fortezze testimoniano la storia di una Regione ricca di bellezze

L'Emilia e la Romagna sono due terre sorelle che (oltre alle evidenti affinità) mostrano le infinite sfaccettature delle loro diversità: similari per il comune destino geografico, rivelano però - anche nella loro storia, negli usi, nei costumi e nella gastronomia - le influenze dovute a fattori esterni e all'evolversi di una propria cultura. L'Emilia, attraversata dagli affluenti del Po e adagiata tra gli Appennini, sin dall'antichità è collegata alla capitale dalla via Emilia lungo la quale si sono sviluppati territori, attività, mercati e traffici: questa strada romana ha aperto tante possibilità economiche e sociali, creato volumi di affari e impresso dinamismo, spinta imprenditoriale e intraprendenza ai suoi abitanti, caratterizzati da spirito di avventura, capacità di accoglienza, accettazione del nuovo e del diverso.
La Romagna - più sanguigna e, talvolta, aspra - conserva nella personalità della sua gente l'elemento distintivo più evidente: molto attenti a chi si trovano di fronte, intuitivi e capaci di valutare il prossimo con uno sguardo grazie ad un'antica saggezza, i Romagnoli sanno offrire la loro ospitalità a qualsiasi straniero giacché la storia delle loro celebri coste e l'incanto della famosa Riviera li ha portati ad aprirsi al turismo e a ricevere con benevolenza, curiosità e interesse anche i popoli del Nord che affollano le sue Rive. Non mancano le attrazioni che conquistano

ogni turista - dalle feste in spiaggia al mitico "liscio" dei Casadei danzato nelle balere e sotto il firmamento - per la gioia di vivere che comunicano e che induce i Romagnoli a stemperare i propri tratti di fierezza e di indipendenza nel piacere della convivialità, del buon bere e del buon mangiare, realizzando per ospiti, villeggianti e amici, piacevoli intrattenimenti sia sotto il sole che sotto la magica volta delle stelle. E, se si parla di stelle, non può mancare l'esortazione a visitare l'Osteria Francescana di Massimo Bottura (unico ristorante a tre stelle dell'Emilia Romagna), il bistellato San Domenico di Imola e gli altri tre stellati sparsi in terra felsinea. E, trovandoci in argomento, quali sono le specialità gastronomiche dell'Emilia Romagna,? Troppo facile limitarsi alla scherzosa concorrenza fra la piadina romagnola e la bolognesissima mortadella! Indaghiamo, invece, sulle fondamenta di gustose ricette, spesso riportate nella "bibbia" culinaria "La scienza in cucina e l'arte di mangiar bene" di Pellegrino Artusi, per capire quante bontà siano patrimonio culinario di questa fantastica regione che annovera, fra le sue città, Parma riconosciuta dall'Unesco come "Città creativa della gastronomia", famosa per il prosciutto ed il Parmigiano e ricca di monumenti storici, tra cui la Cattedrale e il Battistero in Piazza Duomo, il Teatro Regio, il Palazzo Ducale.

Indubbiamente la pole position va alle sfoglie di pasta all'uovo – tirate a mano dalle Arzdore – con cui si preparano tortellini, agnolotti, lasagne, fettuccine e tagliatelle da condire in primis col ragù alla bolognese e con tante altre salse; poi, sul podio salgono il Parmigiano Reggiano e il Grana Padano noti (e imitati) in tutto il mondo: nella classifica non possono mancare certo la piadina Romagnola, il culatello, il prosciutto crudo di Parma Dop, la mortadella, la pancetta e la coppa di Parma, lo Squacquerone, l'aceto balsamico di Modena e i vini - tra cui spiccano Romagna Albana docg, Colli bolognesi Pignoletto docg e i " doc" tra cui Bosco Eliceo Colli di Rimini, Lambrusco Colli di Parma, Colli d'Imola, Colli di Faenza - con cui accompagnare anche pietanze saporite come il parmigiano fuso con prosciutto, gli spaghetti fatti in casa con castagne e porcini, lo gnocco fritto con i salumi, le tigelle o l'erbazzone.

"Parma è riconosciuta dall'Unesco come "Città creativa della gastronomia" ed è famosa nel mondo intero per il prosciutto e il Parmigiano"

La storia della regione si tinge di rosso e si ammanta di mistero se ripensiamo all'affascinante figura del conte di Cagliostro - intrigante avventuriero che riempi' di suggestioni le cronache del '700 - acclamato come mago, negromante, alchimista, fondatore di sette massoniche come il rito Egizio - che riuscì ad ammaliare l' aristocrazia europea facendosi ospitare in palazzi reali e castelli e conducendo una vita splendida insieme alla moglie Lorenza Seraphina Feliciani; identificato – forse a torto - con l'impostore partenopeo Giuseppe Balsamo, perseguitato e subissato dalle invidie, dall'odio e dalle delazioni dei nemici, il conte di Cagliostro concluse tristemente la propria vicenda nella prigione della fortezza

La fortezza di San Leo in Valmarecchia dove morì il Conte Cagliostro, dopo vari anni di prigionia

riminese di San Leo in Valmarecchia dove morì, dopo vari anni di prigionia durissima e alienante. Dopo la sua morte, venne trovato un suo scritto in cui negava veementemente di essere il truffatore napoletano, dichiarandosi invece nobile portoghese, ingiustamente accusato; il suo "testamento morale" lasciò però intatto il mistero delle sue capacità alchemiche e delle seducenti magie che riusciva a compiere davanti a platee allibite, con la trasmutazione degli oggetti e delle materie, che gli procurarono fama immortale.
E, in merito a rocche impenetrabili, come non citare il Castello di Gradara, la Rocca Malatestiana – al confine tra Romagna e Marche – dove si svolse la storia d'amore dei cognati Paolo Malatesta e Francesca da Rimini, uccisi dal marito di lei, Cianciotto Malatesta? E come scrisse Dante "Amor che al cor gentil ratto s'apprende, prese costui della bella persona che mi fu tolta: e il modo ancor m'offende…Amor che a nullo amato amar perdona, mi prese del costui piacer sì forte che, come vedi, ancor non m'abbandona…Amor condusse noi ad una morte: Caina attende chi a vita ci spense".
Ma questa mitica regione annovera nei suoi archivi la presenza di molti personaggi di grande interesse sotto il profilo storico e umano, come Caterina Sforza detta "La leonessa di Romagna", figlia legittimata di Galeazzo Sforza duca di Milano e della sua amante Lucrezia Landriani che, nel 1473, a soli 10 anni, venne data in sposa a Girolamo Riario, nipote di Papa Sisto IV e signore di Imola e di Forlì: donna indomabile - alchimista e chimica, autrice tra l'altro di un articolato ricettario: "Experimenti de la Ex.ma S.ra Caterina da Furlj ", un codice di ricette di cosmesi, medicina e chimica - Caterina fu sempre pronta a difendere i suoi feudi, al punto che nella guerra per il controllo di Forlì che si scatenò dopo l'assassinio del marito (mentre la madre, la sorella e i sei figli -il primo di nove anni e l'ultimo solo di pochi mesi - erano ancora nelle mani dei nemici), riuscì con uno stratagemma ad entrare nella fortezza della città e, in risposta alle minacce di ucciderle i figli, avrebbe sollevato le gonne dicendo di impiccarli pure davanti a lei perché aveva i mezzi per farne altri…. con il risultato che i suoi nemici non osarono toccare i bambini.
Tornando ai giorni nostri, per i visitatori interessati ai monumenti artistici ed architettonici della regione suggeriamo un giro fra palazzi antichi di rara bellezza come Palazzo Fantuzzi e Palazzo D'Accursio a Bologna, Città Creativa della Musica e capitale europea del jazz, i cui Portici sono Patrimonio dell'Umanità, il castello arabeggiante della Rocchetta Mattei a Savignano, all'interno del comune di Grizzana Morandi, il Castello di Rivalta a Piacenza, i Monumenti Paleocristiani di Ravenna dichiarati dal 1996 Patrimonio Mondiale dell'Umanità e i suoi mosaici bizantini dai colori vivaci, o i massimi esempi dell'arte romanica di Modena tra cui la cattedrale metropolitana di Santa Maria Assunta in Cielo, il Duomo San Geminiano e il campanile la Ghirlandina, patrimonio dell'Umanità Unesco" ; a Modena, inoltre, i "ferraristi" e gli appassionati di motori non mancheranno di visitare il Museo Enzo Ferrari, che offre un'area espositiva futuristica in cui contemplare molteplici meraviglie ingegneristiche. Per gli amanti del plein air , immancabile una puntatina a Riccione, per passeggiare in viale Ceccarini e vedere attrazioni come l'Aquafan e il parco Oltremare o a Rimini per prendere il sole al Bagno Tiki, prima di visitarne L'Arco d'Augusto, il ponte di Tiberio, i palazzi dell'Arengo e del Podestà

La cupola della cattedrale di Parma
L'Assunzione della Vergine del Correggio, databile 1524-1530

"I monumenti paleocristiani di Ravenna, due battisteri, una chiesa, due basiliche, due mausolei e un battistero edificati tra il V e il VI secolo, sono Patrimonio Mondiale dell'Umanità"

Caterina Sforza "La leonessa di Romagna"
alchimista e chimica, autrice tra l'altro di un articolato ricettario

Le giornaliste

Laura Caico
e la figlia Ada
Vittoria Baldi

LA TORTA SECONDO BOTTURA

Vi proponiamo, qui, la versione di Massimo Bottura della torta Barozzil - mitico dolce regionale –tratta dal suo libro "Il pane è oro".

INGREDIENTI:
90 g di mandorle in scaglie,
100 g di burro,
255 g di cioccolato fondente tritato finemente,
quattro uova, 200 gr. di zucchero, due cucchiai di rum o di liquore all'arancia, 60 ml di caffè filtrato,
due cucchiai di zucchero a velo.

PROCEDIMENTO
Preriscaldare il forno a 180°, tostarvi le mandorle e poi ridurle in farina; in una ciotola, sciogliere il burro e il cioccolato a bagnomaria: a parte, lavorare i tuorli e lo zucchero fino ad ottenere un composto denso; amalgamarvi le mandorle, il cioccolato fuso, il rum, il caffè. Montare gli albumi a neve, incorporarli all'impasto e trasferire tutto in una tortiera rotonda imburrata e cuocere per 35/ 40 minuti. Lasciare raffreddare completamente nello stampo; poi estrarre il dolce delicatamente e cospargerlo di zucchero a velo.

in piazza Cavour, i palazzi nobiliari come Palazzo Garampi sede del municipio, Palazzo Gambalunga sede della Biblioteca Gambalunghiana e tanti altri o optare per una gita all'aperto nel Labirinto Dedalo a Savio di Ravenna, nella cornice del Parco Regionale Delta del Po oppure recarsi nella zona di Piacenza all'Oasi del Pinedo o al Parco di Isola Giarola o rimirare gli Scavi archeologici di Veleia : per chi ama i monumenti da non perdere a Piacenza, il Palazzo Gotico medievale, il Duomo, la Basilica di Sant'Antonino con la Porta del Paradiso, I Musei civici di Palazzo Farnese.
Come non citare Ferrara dal doppio riconoscimento Unesco per il suo Delta del Po e le antiche residenze di corte delle Delizie Estensi, dotata di splendidi edifici come il Castello Estense, il Palazzo dei Diamanti sede della Pinacoteca Nazionale di Ferrara, la Cattedrale romanica? O le magnifiche piazze di Reggio Emilia (Piazza della Vittoria, Piazza Martiri, Piazza Cesare Battisti con il Palazzo del Monte di Pietà, Piazza Gioberti con il suo obelisco, Piazza Prampolini dove si trovano il Palazzo delle Notarie, il Palazzo dei Canonici, il Battistero, il Palazzo Vescovile, la Cattedrale), i Chiostri di San Pietro, la Basilica di San Prospero? O Forlì con Palazzo Romagnoli, i Musei San Domenico, la Pinacoteca Civica? O il Mic Museo Internazionale delle Ceramiche di Faenza" Testimone di una Cultura di Pace" ? Per gli amanti dei libri antichi, per i nostalgici della "libridine" ecco, infine, i "santuari bibliofili" da non perdere, la Biblioteca Classense a Ravenna, la Biblioteca Malatestiana a Cesena, prima biblioteca civica d'Italia e d'Europa nonché unico luogo in Italia a essere stato inserito (dal 2005) nel Registro Unesco come "Memoria del Mondo", la Biblioteca Salaborsa a Bologna, la Biblioteca Estense a Modena, la Biblioteca Panizzi di Reggio Emilia, la Biblioteca Palatina a Parma.
Buon viaggio nelle Antiche Terre della Libertà.

> **"Si può fare una gita all'aperto nel Labirinto Dedalo a Savio di Ravenna, nella cornice del Parco Regionale Delta del Po"**

Let's create our future, it ~~will~~ must be Green.

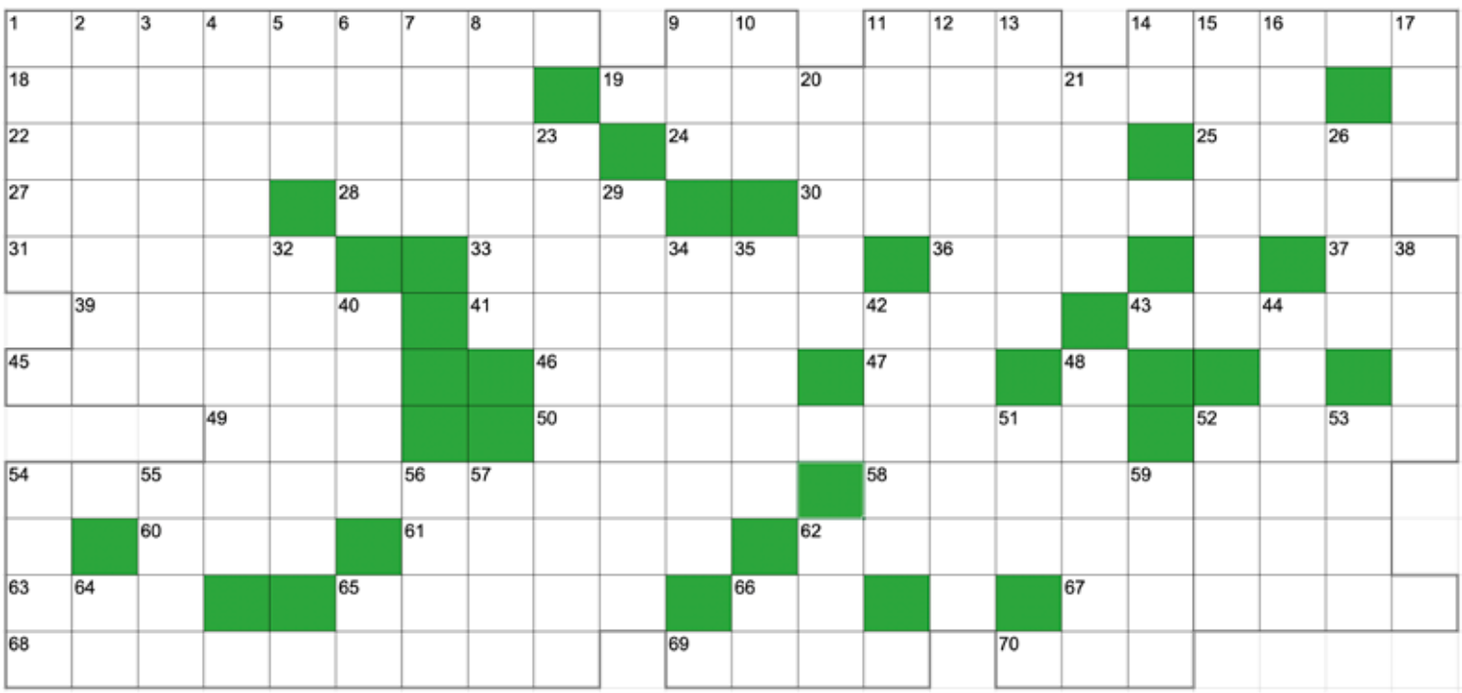
DISSEGNA
LOGISTICS. TOMORROW.

www.dissegna.com

PAUSA CAFFÈ

a cura di Brambo

CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO



ORIZZONTALI

1– Può essere passeggero ma... senza biglietto!
9 – Il nome di Pacino e Capone
11 – La memoria ad accesso casuale del PC
14 – Un gioco dove si può bleffare
18 – Quella digitale è legata allo SPID
19 – È dubbia quella di certe merci a basso costo....
22 – Lo è chi pratica il Sumo
24 – Considerato, apprezzato, autorevole
25 – Il cartiglio sopra la Croce
27 – Nel corpo può essere superiore o inferiore
28 – Una pietra dura di colore nero
30 – Incitate e spinte alla rivolta
31 – La Campbell delle passerelle
33 – Il Walter giornalista ucciso nel 1980
36 – Organizza la 24 Ore di Le Mans (sigla)
37 – Ancona in automobile
39 – Un folletto malvagio della mitologia nordica
41 – Eremiti dediti alla contemplazione e all'ascesi
43 – Il Licio della P2
45 – Una nota crema contro le usioni
46 – Personaggio biblico figlio di Hira
47 – Le consonanti dell'alito
49 – L'olio della Shell
50 – Augusto direttore del TG1 dal 2009 al 2011
52 – Spicciolo di dollaro
54 – Si contrappongono ai conservatori
58 – Sollevare da un obbligo
60 – Duilio campione di pugilato degli anni '60
61 – Il momento dedicato all'alimentazione
62 – La sede bolognese dello Zecchino d'Oro
63 – Riuniva le monete europee prima dell'Euro
65 – Non si fanno mai senza l'oste...
66 – Il Valenti di "90° Minuto" (iniziali)
67 – Un opera di Verdi
68 – Il locale attiguo alla chiesa
69 – Chiude ogni preghiera
70 – Viene venduto in lingotti

VERTICALI

1 - La squadra di Gianni Rivera
2 – Venerato dai fedeli
3 – Quelli dei CD sono ottici
4 – Uno studioso degli insetti
5 – Questa, in breve
6 – Può essere web o archeologico
7 – È stato il college degli Windsor
8 – La cerca ogni collezionista
9 – Era Amatoria quella di Ovidio
10 – Sua moglie divenne una statua di sale
11 – Era il fratello di Romolo
12 – Negavano l'efficacia del battesimo ai neonati
13 – Più che straordinari, leggendari
14 – La targa di Pordenone
15 – Un dolce far niente
16 – La Eva che ama Diabolik
17 – Gestisce il servizio pubblico radiotelevisivo
20 – Ministro e consigliere dei sovrani ottomani
21 – Il figlio di Poseidone che gestiva i venti
23 – Si occupa di finanza e di investimenti
26 – Una Sociedad del calcio spagnolo
29 – Esperti d'intarsio e di legni pregiati
32 – Antico popolo della penisola balcanica
34 – Una diffusa pianta ornamentale
35 – Persone che è molto facile raggirare
38 – Il no dei sovietici
40 – Gabriele per gli amici
42 – Una delle sorelle Kessler
44 – Ridente località comasca vicina a Mandello
48 – La cena degli anglosassoni
51 – Spicca sulla pelle
52 – Il James che interpretò "Sonny" Corleone
53 – Tubi fluorescenti per illuminazione
54 – Quello "green" è diventato indispensabile
55 – Il Cassini stilista di Jacqueline Kennedy
56 – Il faretto con la luce "stretta"
57 – Possono essere da bagno oppure minerali
59 – Antica città fenicia della costa orientale
62 – Il saluto a Cesare
64 – Si dice obbiettando
65 – Un abbreviazione per dire "contro"
66 – Pubblico Ministero

DIFFERENZE

Questa volta Jean Penél ha copiato un famoso quadro di Caravaggio intitolato "I bari", però, come al solito, ha commesso 14 piccoli errori, Sapreste individuarli?

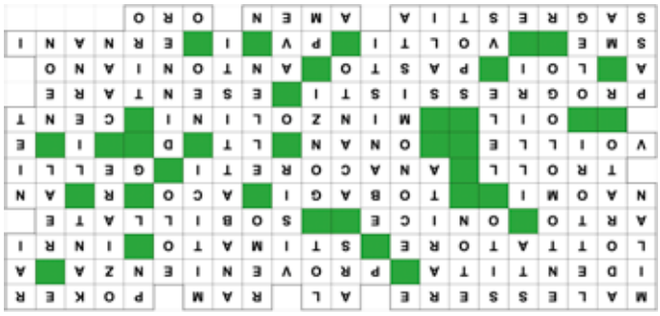
12 AUTO PER 12 FILM

Siete capaci di abbinare ciascuna di queste auto al film in cui è apparsa o in cui è addirittura stata una brillante co-protagonista?

A – Il Sorpasso
B – Harry Potter (la saga)
C – Ghostbuster
D – Il Laureato
E – 007 Missione Goldfinger
F – The Italian Job
G – Christine la macchina infernale
H - Diabolik
I – The Blues Brothers
L – Ritorno al futuro
M – Grease
N – Viale del tramonto

SOLUZIONI

DIFFERENZE



CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO

12 AUTO PER 12 FILM

1-E
2-C
3-F
4-G
5-M
6-D
7-N
8-I
9-A
10-L
11-B
12-H

OROSCOPO

a cura di Cassandra

ARIETE

È il vostro momento. Con l'arrivo del Sole nel vostro segno sarete al top: motivati nell'azione, raggiungerete i vostri obiettivi sia nelle relazioni che nell'ambito lavorativo dove sarete efficienti e organizzati. La presenza di Mercurio vi darà lucidità e una comunicazione brillante. L'esercizio fisico vi aiuterà a disperdere l'energia in eccesso.

TORO

Mese felice per le relazioni: Venere dal segno amico dei Pesci vi renderà spontanei e particolarmente piacevoli, positivi e anche la sessualità sarà animata. Momento ideale anche per dare un aspetto nuovo alla casa e dedicarvi a voi stessi magari coccolandovi un po'. Buono il livello di energia ma non esagerate.

GEMELLI

Il Sole nel segno dell'Ariete e il sostegno di Marte vi faranno desiderare momenti di avventura ma vi renderanno anche un po' litigiosi: non cercate di imporre a tutti i costi il vostro punto di vista o allontanerete le persone a cui tenete e dalle quali volete essere ascoltati. Riflettete sui torti subiti e su come trarne esperienze utili.

CANCRO

Inizio del mese agitato: emozioni importanti che faticherete a controllare. Attenzione alle parole dette impulsivamente: potreste pentirvene. L'irascibilità potrebbe compromettere i rapporti con i colleghi: la Luna di inizio mese vi renderà emotivi e vi sarà difficile controllarvi. Un buon libro nel vostro angolo preferito potrebbe calmarvi.

PESCI

Un mese tranquillo per gli amici dei Pesci. Mercurio in buon aspetto vi aiuterà a pensare più lucidamente e grazie al suo influsso avrete voglia di studiare, conoscere qualcosa di nuovo: l'ambiente, il clima, magari la cucina tradizionale... Non siate tentati di manipolare il prossimo, potrebbe essere evidente e danneggiarvi.

LEONE

Aprile solleciterà ampiamente tutti i vostri appetiti, sessualità compresa. Avrete voglia di sperimentare ma attenzione: Marte e Venere vi faranno perdere un po' il senso della misura e potreste trovarvi in difficoltà. Desiderio di sentirsi liberi da vincoli e obblighi e godervi la vita. Ottimo momento per incanalare l'energia in qualcosa di nuovo.

ACQUARIO

Intraprendenza, determinazione e autostima saranno le vostre parole d'ordine. Marte vi farà agire con più solerzia e venere con la giusta modalità, gradevolmente, ottenendo buoni risultati per voi e, importante per la vostra natura acquario, per il vostro gruppo. Ascoltare musica vi farà stare bene.

VERGINE

Giove e Nettuno in opposizione vi faranno sognare ad occhi aperti. Attenzione alle delusioni. Possibili incontri felici che vi faranno pensare di aver trovato la persona giusta, ma non lasciatevi travolgere dall'ottimismo. Le responsabilità non vi spaventano e l'entusiasmo vi sosterrà nell'affrontarle.

CAPRICORNO

Ottimo momento per destinare energia al lavoro dove potrete ottenere buoni risultati anche sul piano economico grazie al sostegno di Giove. Non siate troppo rigidi soprattutto in famiglia: metodo ma anche relax. L'impegno sul lavoro che non sembrerà pesarvi potrebbe farsi sentire poi con un po' di stanchezza: riposate il giusto.

SAGITTARIO

Un mese di grande energia, sostenuta dal Sole in Ariete: vi sentirete pronti per ogni tipo di sport e il beneficio che ne deriverà sarà evidente sia a livello fisico che emotivo. Siete degli insegnanti nati e in questo mese avrete particolarmente voglia di dedicarvi a questo: se siete genitori sarà un ottimo momento per dedicarvi di più ai figli.

SCORPIONE

Ancora un po' di tensione per lo Scorpione: vi sentite imbrigliati e vi disturba, anche nelle piccole cose vorrete essere più liberi e dare sfogo alla vostra energia. L'umore ballerino potrebbe allontanare amici e famigliari, ma vi starà bene così. Inquietudine e possibili atteggiamenti vendicativi non aiuteranno. Fate dello sport per scaricarvi.

BILANCIA

Marte e Venere ancora propizi vi aiuteranno a consolidare quanto avete costruito fino ad ora: Potreste essere un po' aggressivi e troppo energici, quindi, fate attenzione a non compromettere i rapporti con le persone vicine. Una Luna in opposizione a inizio mese vi renderà un po' insofferenti, cercate comunque di dedicare del tempo alla famiglia.

8%

UN DOMANI MIGLIORE DELL'8%

Il futuro è Super

Anche se nessuno può dire con certezza cosa ci riserverà il domani,
noi sappiamo già oggi che sarà radioso.
Il nuovo Scania Super non solo offre la guida più fluida in assoluto,
ma è anche il veicolo più efficiente da noi mai progettato.

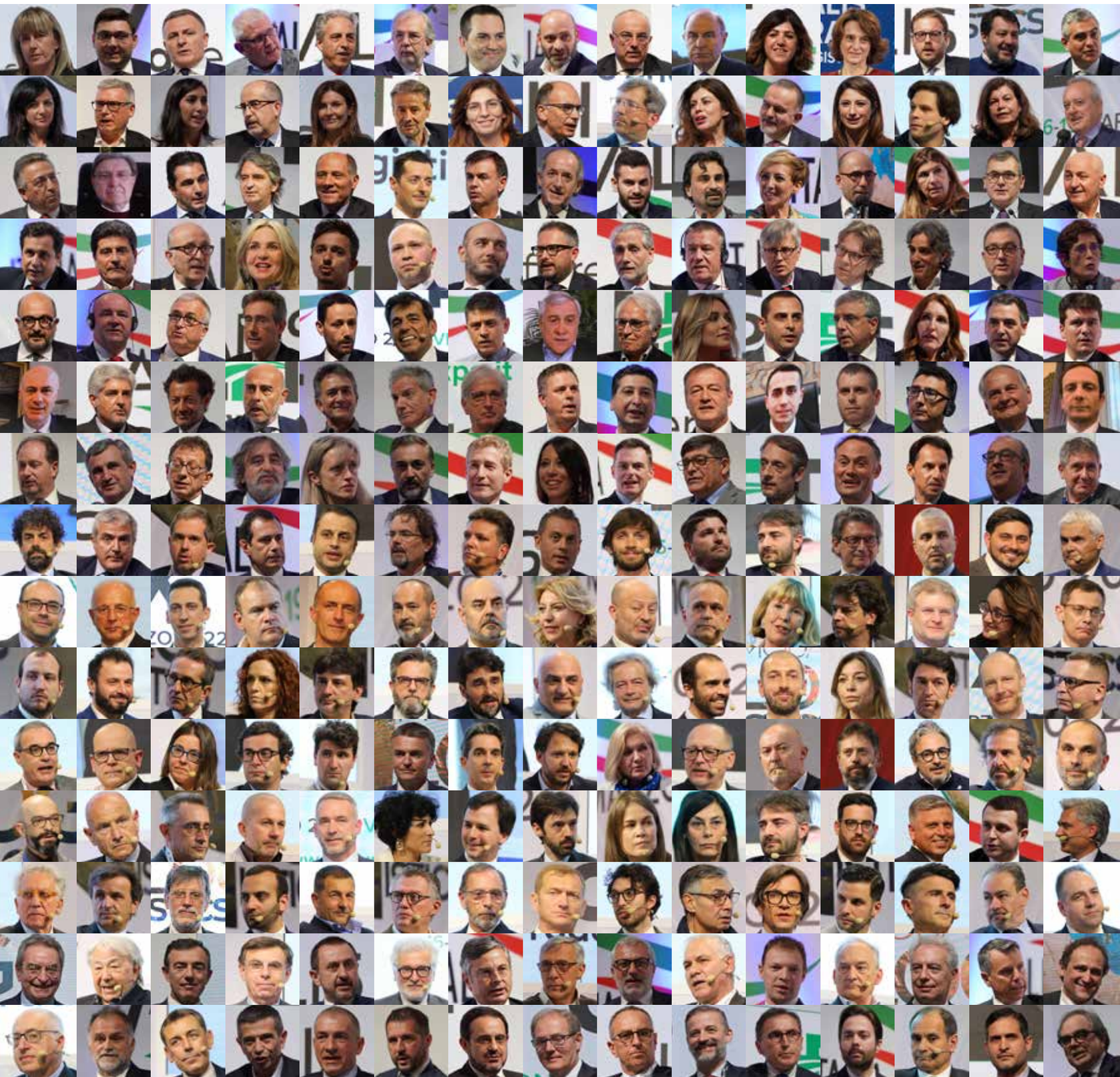
Ancora una volta, fissiamo un nuovo riferimento nella nostra industria
per le catene cinematiche endotermiche,
con un risparmio di carburante di almeno l'8%.

Pronti oggi alle sfide di domani. Un domani migliore dell'8%.

La catena cinematica Scania Super, basata sul nuovo motore endotermico, permette
un risparmio di carburante di almeno l'8% rispetto alla precedente gamma Scania 13 litri.
Confronto effettuato per trasporti a lungo raggio.

SCANIA

LET EXPO

Logistics Eco Transport Trade Show

16-19 MARZO 2022