



HOME TRUCK & VAN LOGISTICA ATTUALITÀ EVENTI ONE DAY TRUCK&LOGISTICS RIVISTA PARTSWEB



Home > Ferrovie > NORD-OVEST, TRASPORTO REFRIGERATO E DIGITALE NEL SECONDO GIORNO DI SF&LMI

Logistica Ferrovie News Porti

## NORD-OVEST, TRASPORTO REFRIGERATO E DIGITALE NEL SECONDO GIORNO DI SF&LMI

Si chiude oggi a Milano l'evento dedicato all'incontro e al confronto tra logistica e industria

Da Redazione Logistica e Trasporti - 11 Marzo 2022



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



LOGISTICA & TRASPORTI

La nostra nuova rivista

[Leggi la Digital Edition](#)

Il convegno **Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese** ha aperto la seconda giornata dell'evento di Milano. La sessione, organizzata da ALSEA, coinvolge il mondo logistico produttivo e la politica di un'area, ancora leader per percentuale del prodotto interno lordo con una struttura basata su poli integrati al proprio interno e una basata su vaste aree produttive, molto più interconnesse tra di loro. Per questo la logistica e le infrastrutture sono diventate fondamentali per lo sviluppo del Nord Ovest. Le autostrade liguri, la Torino Lione, il terzo valico, le infrastrutture al servizio dei valichi e quelle dei porti sono temi di cui si dibatte da decenni, ma che ancora devono trovare una soluzione. Le tre Regioni necessitano di una spinta comune, superando i confini geografici e ragionando come un'unica Macro Regione. Per fare l'esempio più eclatante, tante merci importate o esportate da Piemonte e Lombardia dipendono dai porti liguri. «La Regione Lombardia deve occuparsi della logistica visto che ha sul territorio 18 mila imprese e 90 mila addetti» ha ricordato **Claudia Maria Terzi**, Assessore della Regione Lombardia. «Stiamo scontando un paio di decenni di assenza di programmazione sulle infrastrutture, e di minima manutenzione – ha aggiunto **Andrea Benveduti**, Assessore della Regione Liguria – e ci stiamo rendendo conto

dal 2018, dal crollo del Ponte Morandi, che se da qualche parte c'è un collo di bottiglia ne risente la competitività di tutto il Paese. Su Genova si stanno concentrando 6 miliardi di investimenti in infrastrutture di vario tipo, ma oggi la situazione autostradale è piena di problemi, la movimentazione delle merci è resa difficile. Lavoriamo sul territorio con le associazioni, ma a livello governativo percepiamo scarso interesse». **Marco Gabusi**, Assessore della Regione Piemonte conferma: «Le problematiche del Piemonte sono comuni ai territori di Lombardia e Liguria. I porti liguri ci creano una grossa possibilità che deve essere sviluppata. Poi ci sono alcuni problemi ulteriori legati a collegamenti storicamente complicati a Ovest, penso al Tenda, con la strada portata via dall'alluvione. Stiamo però cercando di pianificare il futuro e tra qualche giorno firmeremo un accordo per sviluppare l'asse ferroviario Torino-Savona passando per il cuneese per togliere i tir dalle strade. Stiamo lavorando sul piano infrastrutture che la nostra regione non ha dal 2001, abbiamo coinvolto tutti per individuare le 30 opere più importanti del Piemonte. Oggi siamo in grado di farne partire 4 con il finanziamento del primo lotto. L'autostrada Asti-Cuneo finalmente vedrà la fine nel 2022, in anticipo rispetto all'ultimo cronoprogramma. Vogliamo dare una prospettiva alle aziende, il tema della logistica è tra i più importanti, crediamo di aver imboccato la strada giusta». La giornata è proseguita con la presentazione del Libro Bianco del trasporto ATP in Italia, ossia la logistica refrigerata. Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. È quanto elaborato da OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci. «È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese – dichiara **Clara Ricozzi**, Presidente di OITAF – Dopo anni in cui abbiamo avuto a disposizione solo sondaggi e stime, per la prima volta l'elaborazione dei dati grezzi forniti dal MIMS ci ha consentito di elaborare un'analisi accurata di un settore fondamentale per la sicurezza e la qualità degli alimenti che giungono sulle nostre tavole». Il Libro Bianco ATP fotografa fedelmente la consistenza, la distribuzione sul territorio e l'aggregazione in flotte dei veicoli refrigerati destinati al trasporto degli alimenti, che sfiorano il totale di 200.000 unità tra veicoli e semirimorchi. Il pomeriggio si è aperto con la presentazione della quarta edizione dello studio Contship/SRM: «Corridoi ed efficienza logistica dei territori». **Alessandro Panaro** di SRM ha illustrato ciò che è emerso dalle interviste alle aziende manifatturiere lombarde, venete e dell'Emilia Romagna che hanno vocazione internazionale e che importano o esportano attraverso i container. Genova è ancora il primo o secondo porto utilizzato (compare nel 76% delle scelte nella media 2018-2021, nel 68% nel 2021), segue Venezia (media 2018-2021 24%, nel 2021 23%) e La Spezia, che è in crescita rispetto al 2020. I mercati di destinazione sono l'Europa (71% per la Lombardia, 46% per il Veneto), America del Nord (28% per la Lombardia, 22% per il Veneto) e l'Asia (28% Lombardia, 35% Veneto). Il 46% delle 400 imprese interpellate sceglie un grande operatore, estero o nazionale per l'export e per l'import il 52%. La Survey dimostra come sostenibilità e digitalizzazione siano tematiche sempre più importanti per le aziende, sebbene solo per il 36% è convinto che il Pnrr sia adeguato. «Constatiamo con sorpresa – afferma **Panaro** – che è in ripresa l'uso dell'intermodale: salgono al 23% le imprese che scelgono un mix di strada-ferro per trasportare la merce dall'azienda al porto e viceversa. Lo fanno per convenienza». C'è ancora parecchio margine per quanto riguarda l'uso delle piattaforme digitali per la gestione logistica: il 34% non lo fa, ma l'azienda si sta adoperando per utilizzarle, il 22% non le usa perché non le ritiene efficienti. Il pomeriggio è proseguito con la sessione dedicata alla digital logistics e, in chiusura, con gli argomenti della logistica delle opere d'arte e degli NFT (Non-Fungible token). Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs e che vede la collaborazione di LOGISTICA&Trasporti come media partner, **si conclude oggi venerdì 11 marzo** con un argomento di grande attualità, ossia la decarbonizzazione della logistica e della produzione, l'economia circolare e la sicurezza energetica. Per concludere, la sessione sul cargo aereo e l'intermodale ferroviario a lungo raggio. L'evento si tiene in presenza presso il Centro Conferenze Assolombarda e viene trasmesso in live streaming da Milano.

#### Programma di venerdì 11 marzo

#### Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica. Come fare e chi paga?

I periodici sondaggi condotti sulle opinioni delle popolazioni e delle *elite* economiche dei Paesi industrializzati attribuiscono ai cambiamenti climatici una collocazione molto elevata nella classifica delle minacce alla sicurezza. Nessuno mette in discussione la necessità di azione, ma il consenso scompare quando si tratta di scegliere il *cosa* e il *come*.

### **Il cargo aereo, l'altro intermodale. Dai farmaci al food, un settore in piena evoluzione tecnologica e di mercato.**

Nel corso degli anni, il trasporto cargo aereo ha visto una progressiva espansione dei propri mercati di riferimento. Alla posta, che storicamente ha segnato la nascita di tutti i nuovi mezzi di trasporto, si sono aggiunti i pezzi di ricambio, i prodotti ad alto valore intrinseco, quelli time-sensitive (come i farmaci) ed ora quelli deperibili a temperatura controllata o no, mentre il parcel e l'e-commerce fanno un percorso a sé che ha portato alla creazione di flotte cargo dedicate.

### **Lo shipping multimodale ferroviario e le esportazioni a lungo raggio: tempo di (ri)pensarci**

La scarsità di slot container, la congestione e l'aumento dei costi delle vie marittime, con conseguente crescente inaffidabilità delle tempistiche di prelievo e consegna ha accelerato la crescita dell'intermodale ferroviario anche sulle lunghe e lunghissime distanze, in primis sull'asse Europa-Estremo Oriente ma anche verso sud. Per i piccoli e medi esportatori italiani e gli spedizionieri e agenti al loro fianco è il momento di riconsiderare il mezzo, anche in modalità collaborativa.

Articolo precedente

E' iniziata con il PNRR la VI Edizione SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS MEET INDUSTRY

Redazione Logistica e Trasporti

ARTICOLI CORRELATI ALTRO DELL'AUTORE

E' iniziata con il PNRR la VI Edizione SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS MEET INDUSTRY

Veicoli industriali: mercato +3,1% a febbraio

Inizia il 9 marzo la VI edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

