

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica OITA Italia/OITAF			
	Unionesarda.it	26/11/2022	<i>Rimorchi e semirimorchi refrigerati, nell'Isola sono vecchi e inquinanti</i>	4
7	La Sicilia	20/11/2022	<i>Int. a G.Guzzardi: Caro e vecchio semirimorchio. Mezzi refrigerati troppo ever e poco green (F.Aglieri Rinella)</i>	5
	Expoclima.net	09/11/2022	<i>Refrigera 2023: padiglioni raddoppiati per la manifestazione della filiera della refrigerazione indu</i>	7
	Industriaeformazione.it	08/11/2022	<i>Torna REFRIGERA dal 7 al 9 Novembre 2023 a BolognaFiere con tante novita'</i>	8
	Logisticamanagement.it	08/11/2022	<i>I TRAINATI AL CENTRO DEL SECONDO LIBRO BIANCO DI OITAF</i>	10
17	Il Secolo XIX	04/11/2022	<i>Rimorchi refrigerati l'allarme degli esperti: "Parco obsoleto, cosi' il cibo e' a rischio" (A.Quarati)</i>	11
	Themeditelgraph.com/it	04/11/2022	<i>Rimorchi refrigerati, l'allarme degli esperti: Parco obsoleto, cosi' il cibo e' a rischio</i>	12
	VieTrasportiWeb.com	03/11/2022	<i>Presentato il secondo Libro Bianco sul trasporto ATP (videointervista)</i>	13
	247.libero.it	02/11/2022	<i>Trasporto merci a temperatura controllata, Oitaf: in Liguria mezzi vecchi e aziende piccole</i>	16
	Genova24.it	02/11/2022	<i>Smi Seaside Edition, successo per la prima edizione a Genova promossa da Spediporto</i>	17
	Liguria.bizjournal.it	02/11/2022	<i>Trasporto merci a temperatura controllata, Oitaf: in Liguria mezzi vecchi e aziende piccole</i>	20
29/32	Logistica Management	01/11/2022	<i>Food & cold chain: la necessita' di una supply chain agile e resiliente</i>	23
38/43	Vie & Trasporti	01/11/2022	<i>Italia nel freddo</i>	27
	Lavocedigenova.it	31/10/2022	<i>Si chiude oggi la 1° edizione genovese di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edi</i>	33
	Primocanale.it	31/10/2022	<i>Genova, si conclude la prima edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Editi</i>	36
	Informatorenavale.it	29/10/2022	<i>OITAF E' ELEVATA LETA' MEDIA DI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI REFRIGERATI DESTINATI AL TRASPORTO DI ALIME</i>	41
	SHIP2SHORE.IT	28/10/2022	<i>La flotta italiana di semirimorchi refrigerati e' vecchia e inquinante</i>	42
	Supplychainitaly.it	28/10/2022	<i>Obsoleta in Italia la flotta di trainati refrigerati: 16,4 anni l'eta' media</i>	44
	Transportonline.com	28/10/2022	<i>Rimorchi e semirimorchi refrigerati: l'eta' media e' di 16,4 anni</i>	46
	Trasportoeuropa.it	28/10/2022	<i>Oitaf fa la radiografia dell'autotrasporto refrigerato</i>	47
	Uominietrasporti.it	28/10/2022	<i>La mozzarella che avete mangiato ieri sera ha viaggiato su un veicolo di 16,4 anni</i>	50
	Ferpress.it	27/10/2022	<i>Pubblicato il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia di OITAF</i>	54
	Informare.it	27/10/2022	<i>Il parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati e' costituito da mezzi obsoleti</i>	55
	Euromerci.it	26/10/2022	<i>Al via oggi Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, seaside edition</i>	57
	Genova24.it	24/10/2022	<i>A Genova arriva "Smi Seaside Edition": la logistica incontra l'industria e il digitale</i>	58
	Lavocedigenova.it	24/10/2022	<i>Economia produttiva e logistica, a Genova un evento dedicato</i>	61
	Liguria.bizjournal.it	24/10/2022	<i>Il sistema portuale genovese in vetrina per attrarre nuove aziende dal 26 al 28 ottobre</i>	64
28	Il Mondo dei Trasporti	01/09/2022	<i>Il Ceo Umberto To reilo entra nel CTS di Oitaf</i>	68
	Ilgiornaledellalogistica.it	30/06/2022	<i>Il Libro Bianco ATP di OITAF: trasporto refrigerato controllato speciale</i>	69
1+40/1	Il Giornale della Logistica	01/06/2022	<i>Controllato speciale</i>	73
III	Il Giorno	01/06/2022	<i>Logistica e catena del freddo, il libro bianco per guidare la transizione ecologica dei tir (B.Cal.)</i>	76
	Ilmondodeitrasporti.com	18/05/2022	<i>OITAF / Gran parte della flotta refrigerata e' obsoleta ed inquinante</i>	77
	Themeditelgraph.com/it	17/05/2022	<i>Veicoli refrigerati, il 60% di quelli leggeri e' pre-Euro 5 - The Medi Telegraph - News dall'Italia</i>	79
	Transportonline.com	17/05/2022	<i>OITAF: flotta refrigerata italiana obsoleta e inquinante</i>	82

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica OITA Italia/OITAF			
	VieTrasportiWeb.com	16/05/2022	<i>DIF, cco come si declina la qualita'</i>	83
125	GDOWeek	15/05/2022	<i>Difnetwork e l'impegno attivo per i prodotti strategici italiani</i>	85
	Ilmondodeitrasporti.com	09/05/2022	<i>DIF NETWORK / Al via nelle scuole italiane progetto 'Latte nelle Scuole'</i>	86
15	Il Giornale della Logistica	01/05/2022	<i>Dif per il latte nelle scuole</i>	87
13	GDOWeek	15/04/2022	<i>Difnetwork e l'impegno attivo per i prodotti strategici italiani</i>	88
	Ilsole24ore.com	09/04/2022	<i>Dove regna il freddo</i>	89
	Radio24.ilsole24ore.com	09/04/2022	<i>Dove regna il freddo</i>	90
6/13	Il Giornale dei Veicoli Commerciali	01/04/2022	<i>Spesa a domicilio: comodo, pero'..</i>	91
11	Il Giornale della Logistica	01/04/2022	<i>I fatti del mese</i>	99
46/48	Parts Truck	01/04/2022	<i>Logistica alla prova del Pnrr</i>	100
24/25	Rivista Tir	01/04/2022	<i>Occhi puntati sul freddo</i>	103
8/13	Vie & Trasporti	01/04/2022	<i>ATP ai raggi X</i>	105
	RivistaTir.it	29/03/2022	<i>Un libro bianco fotografa il settore dei trasporti a temperatura controllata in Italia</i>	111
5	La Gazzetta Marittima	23/03/2022	<i>Un Libro Bianco sul reefer</i>	112
	Lagazzetamarittima.it	23/03/2022	<i>Un Libro Bianco sul reefer</i>	113
	Ilmondodeitrasporti.com	17/03/2022	<i>TORELLO / Il numero uno Umberto alla presentazione del Libro Bianco OITAF</i>	114
6	La Gazzetta Marittima	16/03/2022	<i>Lo stato del trasporto frigo</i>	115
	Lagazzetamarittima.it	16/03/2022	<i>Lo stato del trasporto frigo</i>	116
	Flottefinanzaweb.it	14/03/2022	<i>Ecco il Libro bianco ATP: il lancio il 10 marzo</i>	118
III	Il Giorno	11/03/2022	<i>Alimenti e farmaci, un libro bianco sul trasporto (R.Rampini)</i>	120
	Primo-magazine.blogspot.com	11/03/2022	<i>Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Lo</i>	121
	Rivistalogisticaetrasporti.it	11/03/2022	<i>NORD-OVEST, TRASPORTO REFRIGERATO E DIGITALE NEL SECONDO GIORNO DI SF&LMI</i>	124
	Corrieremarittimo.it	10/03/2022	<i>Il rilancio dell'economia del Paese in uno scenario di incertezza mondiale #SF&LmI2022</i>	127
	Euromerci.it	10/03/2022	<i>Chiusa la seconda giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry</i>	130
III	Il Giorno	10/03/2022	<i>Oitaf, primo libro bianco sul trasporto di alimenti</i>	132
	Ilnautilus.it	10/03/2022	<i>Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Lo</i>	133
	Scenari-internazionali.com	10/03/2022	<i>SF&LmI 2022. Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi discussi oggi</i>	136
	Seareporter.it	10/03/2022	<i>Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi della seconda giornata di Shipping, Forwarding&L</i>	140
	Transportonline.com	10/03/2022	<i>La seconda giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry</i>	143
	Corrieremarittimo.it	09/03/2022	<i>Industria e logistica si interrogano sul PNRR- Giovannini.: Situazione cambiata rispetto a 18 mesi f</i>	146
	Euromerci.it	09/03/2022	<i>Con il PNRR iniziato Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry</i>	149
	Ilnautilus.it	09/03/2022	<i>Con il PNRR, le sue opportunita' e le sue difficolta' e' iniziata la VI edizione Shipping, Forwardin</i>	151
	Primo-magazine.blogspot.com	09/03/2022	<i>Si accendono i microfoni della VI edizione SF&LmI</i>	154
	Rivistalogisticaetrasporti.it	09/03/2022	<i>E' iniziata con il PNRR la VI Edizione SHIPPING, FORWARDING&LOGISTICS MEET INDUSTRY</i>	156
	Scenari-internazionali.com	09/03/2022	<i>SF&LmI 2022. Cominciata oggi con il PNRR la sesta edizione, presente anche il Ministro Giovannini</i>	159

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica OITA Italia/OITAF			
	Seareporter.it	09/03/2022	<i>Con il PNRR, le sue opportunita' e le sue difficolta' e' iniziata la VI edizione Shipping, Forwardin</i>	162
	Transportonline.com	09/03/2022	<i>Iniziata la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry</i>	164
	Euromerci.it	08/03/2022	<i>Pronto il Libro bianco di OITAF sul trasporto refrigerato</i>	166
	Ferpress.it	08/03/2022	<i>Shipping, Forwarding & Logistics MEEt Industry: giovedi' il Libro Bianco dell'OITAF</i>	167
	Ilmondodeitrasporti.com	08/03/2022	<i>OITAF / Giovedi' presentazione primo Libro Bianco che fotografa trasporto refrigerato</i>	168
	Lulop.com	08/03/2022	<i>OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in Italia</i>	169
	Scenari-internazionali.com	08/03/2022	<i>SF&LmI 2022. OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in Italia</i>	170
	Seareporter.it	08/03/2022	<i>OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in Italia</i>	173
	Shipmag.it	08/03/2022	<i>OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in italia</i>	175
	Transportonline.com	08/03/2022	<i>Il trasporto refrigerato in Italia</i>	177
	Ilnautilus.it	07/03/2022	<i>Si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry</i>	179
	Scenari-internazionali.com	07/03/2022	<i>SF&LmI 2022. Tutto pronto per la sesta edizione, tanti i temi previsti nella tre-giorni milanese</i>	182
	Telenord.it	07/03/2022	<i>Tutto pronto per la VI edizione di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry" - Telenord.it</i>	185
	Rivistalogisticaetrasporti.it	03/03/2022	<i>SHIPPING FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY TORNA IN PRESENZA</i>	186
3	La Gazzetta Marittima	02/03/2022	<i>Shipping, Forwarding&Logistics, il programma</i>	189
142/67	Food	01/03/2022	<i>Mercati > Olio</i>	190
87	Platinum (Il Sole 24 Ore)	01/03/2022	<i>Giusta temperatura, a tutela del made in Italy</i>	207
4/6	Vie & Trasporti	01/03/2022	<i>Diamo i numeri (T.Altieri)</i>	208
62	Vie & Trasporti	01/03/2022	<i>Vediamoci a Milano</i>	210
	VieTrasportiWeb.com	24/02/2022	<i>"Shipping&" un evento di grandissima attulita'</i>	211
18/22	Zero Sottozero	01/02/2022	<i>Eu info point</i>	214
52/54	Zero Sottozero	01/02/2022	<i>Digitalizzazione, un valore per il futuro del freddo</i>	217

Rimorchi e semirimorchi refrigerati, nell'Isola sono vecchi e inquinanti

La Sardegna è maglia nera da questo punto di vista ma ai camion frigo affidiamo un pezzo fondamentale della catena distributiva. Vecchi, inquinanti, poco efficienti. In Sardegna le condizioni dei rimorchi e semirimorchi refrigerati rispecchiano quelle del parco auto: l'età media di questi mezzi è di quasi 23 anni, ben oltre la media italiana che si ferma poco sopra i 16 anni. Eppure ai camion frigo affidiamo un pezzo fondamentale della catena distributiva, alimentare e non solo, della nostra Isola. La Sardegna è la maglia nera italiana da questo punto di vista, dice Tiziana Altieri, giornalista e curatrice del Libro bianco di Oitaf (Osservatorio Italiano trasporti alimenti e farmaci), che scatta una fotografia della galassia rimorchi e semirimorchi a temperatura controllata. I dati mettono in luce l'età molto elevata del parco italiano di rimorchi e semirimorchi a temperatura controllata, con evidenti ricadute in termini di inquinamento ambientale, consumi e anche sicurezza alimentare. In Sardegna ci sono 839 mezzi trainati immatricolati, di cui 139 rimorchi e 700 semirimorchi: 234 nella provincia di Cagliari, 290 nella provincia di Sassari, 203 nella provincia Sud Sardegna, 73 nella provincia di Oristano e 39 nella provincia di Nuoro. I numeri solitamente crescono non in base agli abitanti dei vari territori ma in relazione alle aziende agroalimentari presenti. C'è la necessità di invogliare le aziende a rinnovare il parco mezzi, con incentivi o riconoscendo particolari benefit: penso a sconti sui traghetti, dedicati alle aziende più virtuose, continua Altieri. Anche perché l'età media dei rimorchi così alta è un problema: Innanzitutto sotto il profilo della sicurezza e dell'ambiente: stiamo parlando di veicoli con più di vent'anni. Sono meno aerodinamici, più inquinanti. I costruttori ultimamente hanno fatto grandi passi in avanti, sia per rimorchi e semi rimorchi, sia per le motrici. L'efficienza di questi mezzi, poi, può incidere sulle qualità di ciò che arriva sulle nostre tavole, perché gli sbalzi di temperatura delle merci trasportate possono modificare le proprietà organolettiche. Un parco mezzi così vecchio non garantisce che ciò che arriva sui supermercati sia esattamente come esce dai produttori. Se i camion frigo sono così vecchi è soprattutto una questione economica: un mezzo di questo tipo, costa circa 60-70mila euro, anche se ovviamente esistono modelli ancora più costosi. E' un investimento importante, conclude Altieri. Anche perché nell'Isola il 68% delle aziende che si occupano di questo tipo di trasporti ha un solo mezzo. Dunque si tratta di piccole imprese, che più difficilmente possono permettersi spese simili. © Riproduzione riservata





Caro e vecchio semirimorchio Mezzi refrigerati troppo ever e poco green

**Lo studio. In Sicilia l'età media è di 18,2 anni
Il 57% dei veicoli immatricolati sono pre-Euro4**

FRANCESCA AGLIERI RINELLA

CATANIA. Rimorchi e semi rimorchi refrigerati - quelli che portano gli alimenti per le nostre tavole e i farmaci - sono obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. È la fotografia scattata in Sicilia da Oitaf - l'Osservatorio interdisciplinare trasporto alimenti e farmaci - con Catania che vanta un primato negativo in termini di vetustà dei mezzi.

Il trasporto di cibi freschi comporta, infatti, regole fondamentali per assicurare il mantenimento della qualità. Lo sa bene la Sicilia, regione prolifica nella produzione di derrate alimentari, anche semilavorate, da destinare ai mercati di tutto il mondo. Ecco perché il rigido controllo della catena del freddo è un aspetto delicatissimo nell'economia dell'isola.

Purtroppo la Sicilia e Catania non brillano per modernità e efficienza dei veicoli adibiti a questi trasporti, sia nelle tratte per i grandi mercati del Nord sia che debbano semplicemente portare la mozzarella fresca nel negozio sotto casa.

L'isola è la prima regione italiana

per numero di rimorchi e semirimorchi a temperatura controllata, davanti a Campania e Lombardia, con un mezzo trainato ogni 1.717 abitanti.

A rivelare i dati è il libro bianco realizzato da Oitaf che ha messo sotto la lente di ingrandimento i mezzi che in Italia sono provvisti di licenza Atp, quella appunto che qualifica i veicoli refrigerati.

«Abbiamo voluto analizzare questa grande mole di dati fornita dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - spiega Giuseppe Guzzardi, direttore generale di Oitaf, giornalista e catanese - per misurare consistenza delle flotte e soprattutto la vetustà dei veicoli».

Cosa ne viene fuori?

«Il libro bianco, in due volumi, veicoli il primo e semirimorchi e rimorchi il secondo, racconta una storia dai con-

torni ben precisi. Ben il 57% dei veicoli commerciali immatricolati in Sicilia sono pre-Euro 4, cioè Euro 0,1, 2, 3 (immatricolati prima del 2006), percentuale che sale leggermente per i camion, al 60,7. Ciò nonostante in Sicilia ci siano flotte di autotrasportatori, specie a Catania, dotate di veicoli modernissimi e soprattutto governate da imprenditori illuminati.

La media però è davvero alta, se si tiene conto che in Italia queste percentuali scendono al 38 e al 41».

Eppure, per la Sicilia il trasporto di frutta, verdura, pesce è di grande importanza...

«Esatto. La regione è la seconda per numero di veicoli frigo al Sud, dopo la Campania e Catania vanta il 20% di questi veicoli sul totale regionale».

Si era fatto un cenno alle flotte...

«Altro punto dolente. Purtroppo in Sicilia mancano proprio le grandi flotte, in grado di seguire un programma di rinnovamento in linea con i competitor continentali. Il 70% delle aziende con licenza Atp sono monoveicolari: non sono autotrasportatori, i cosiddetti professionisti del trasporto, i contoterzisti, ma padroncini o commercianti che trasportano per proprio conto le merci da vendere, noti come appunto conto proprio. Per loro il trasporto non è un business...».

Torniamo alle classi Euro. Può dirci quanto incidono i veicoli più nuovi sul totale circolante? Probabilmente questa quantità è significativa per indicare il livello di rinnovamento, la rotazione di questi mezzi.

«In Sicilia e Catania è nella media, i veicoli commerciali piccoli immatricolati Euro 6 (cioè dopo il 2015) sono soltanto l'11,6%. Già in Puglia, ad esempio, questa percentuale sale al 14%. Per i grandi camion si parla analogamente di Euro VI, in vigore invece dal 2013. Ebbene, la percentuale sale al 16,6%. La media dei nostri veicoli Euro 6, quindi ineccepibili anche dal punto di vista dell'impatto ambientale, è del 13,3%».

E gli elettrici?

«Numeri ancora poco misurabili in tutto il Paese, altrettanto in Sicilia».

E invece per quanto riguarda rimorchi e semirimorchi?

«La Sicilia detiene un record che dà senso a quanto abbiamo detto finora. Infatti è la prima regione d'Italia per rimorchi e semirimorchi frigo, come si desume dal secondo volume appena presentato. Son quasi 3.000. Ma ecco

che il problema della vetustà si fa drammatico».

Cioè?

«L'Italia da questo punto di vista è un vero disastro. Pensate che l'età media dei rimorchiati, è di ben 16,4 anni, una enormità. Il nostro cibo viene trasportato su veicoli le cui pareti sono state assemblate all'incirca quando abbiamo vinto i mondiali. I tecnici affermano che con ogni probabilità si possono creare nelle intercapedini muffe o altro, infatti ogni tot anni i semirimorchi vengono degradati. La Sicilia purtroppo va oltre, con una età media di 18,2 anni. Peggio la Sardegna, dove l'età media è di 22,6 anni, ma non siamo lontani. In Sicilia i veicoli con più di 15 anni sono il 61,3% del totale isolano». **Ma è fenomeno legato soltanto a Sicilia e Sardegna?**

«No, tutto il Meridione è sotto media, con 17,4 anni».

Quali sono i motivi di questa situazione e quali sono le implicazioni?

«Come specialista di economia dei trasporti e direttore di una rivista specializzata non ho alcuna voglia di criminalizzare i nostri autotrasportatori. Il problema è che spesso il deterioramento è nascosto, si pensa che con una bella ripulita tutto vada a posto. L'autotrasportatore - e anche il padroncino - sanno bene che veicolo nuovo vuol dire minor consumo, migliore accesso alle zone regolamentate, minor impatto ambientale. Semplicemente, non sono in grado di affrontare la spesa per acquistare un nuovo veicolo o un nuovo rimorchio. Considerate che non si tratta mai di furgoncini o camion normali. La refrigerazione è delicata e costosa».

Quali suggerimenti per cambiare le cose?

«Per principio non sono favorevole alla droga degli incentivi. Spero in una aggregazione dei piccoli trasportatori perché acquisiscano forza, competitività e credibilità con gli istituti di credito, specie quelli captive (quelli cioè che fanno capo al brand del camion, ndr). Spero anche che la committenza isolana si convinca che è meglio pagare un po' di più, davvero basterebbe poco, per pretendere più qualità e controllo nella filiera».

Si è parlato di cibo, ma anche i farmaci

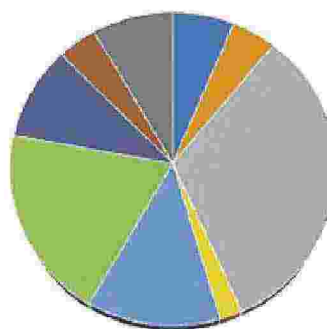
dovrebbero essere cautelati.

«Certamente. Alcuni farmaci sono delicatissimi e perdono di efficacia se trasportati a temperature troppo alte. Persino le opere d'arte devono essere trasportate in ambiente refrigerato».



Grafico - diffusione di rimorchi e semirimorchi ATP nelle province siciliane

Agrigento	177
Caltanissetta	129
Catania	912
Enna	61
Messina	361
Palermo	551
Ragusa	274
Siracusa	116
Trapani	233



• Agrigento • Caltanissetta • Catania • Enna • Messina
 • Palermo • Ragusa • Siracusa • Trapani



Sul banco degli
 imputati i camion
 frigo che trasportano
 alimenti e farmaci
 «I padroncini
 hanno difficoltà
 ad affrontare la spesa
 per un veicolo nuovo»

Seguici su [f](#) [t](#) [in](#)

Login

Registrati

Il **primo portale web** dedicato esclusivamente agli **operatori della climatizzazione**

Cerca...


PUBBLICA I TUOI PRODOTTI!
 Tutti gli investimenti
 godono della detrazione del **50%**
Prodotti
(2.289)Aziende
(495)Professionisti
(21.702)Focus
(5.115)Documentazione
(3.501)News Aziende
(2.208)Eventi
(6)Video
(124)Dossier
(189)Speciali
(174)Webinar
(0)

Refrigera 2023: padiglioni raddoppiati per la manifestazione della filiera della refrigerazione industriale, commerciale e logistica


 • **BOLOGNAFIERE**
**07 Nov 2023 -
09 Nov 2023**

• Bologna (BO), IT

 • [Visita il sito web](#)
[Fiera](#)
ISCRIVITI ALL'EVENTO

Refrigerazione industriale, commerciale e logistica

Torna Refrigera, **dal 7 al 9 novembre 2023 a BolognaFiere**, dopo il grande successo dell'edizione 2021 che ha ospitato più 150 espositori nazionali ed internazionali e ha ricevuto oltre 8600 visitatori. L'edizione 2023 **raddoppia i padiglioni** per ospitare un numero ancora maggiore di aziende e visitatori.

Tra quest'ultimi si attendono **operatori specializzati** nella catena del freddo, ma non solo: anche operatori del mondo della produzione, distribuzione, **tecnici, progettisti di settori** quali alimentari, farmaceutiche, trasporti e della logistica!

Un'edizione ancora più grande e specializzata! La parte espositiva ospiterà per la prima volta in assoluto **un'area COLD TRANSPORTATION & LOGISTICS**, dedicata alla filiera dei trasporti refrigeranti e alla logistica del freddo.

Inoltre, sarà un'occasione unica di **aggiornamento e formazione**, grazie al programma di convegni, workshop ed eventi formativi in collaborazione con associazioni e centri di ricerca di settore.

Refrigera 2023 è un evento organizzato da A151 srl in collaborazione con: **Assofrigoristi, Area, Asercom, ATF - Associazione Tecnici del freddo, Centro Studi Galileo e OITAF.**

Per maggiori informazioni visita il sito web!



HOME INFO LINKS ABBONATI CORSI PARTNERSHIP 2022 PARTNERS CONTATTI

INTERNATIONAL NEWS



INDUSTRIA formazione



IL PRIMO BLOG ITALIANO SU REFRIGERAZIONE E CONDIZIONAMENTO

TORNA REFRIGERA DAL 7 AL 9 NOVEMBRE 2023 A BOLOGNA FIERE CON TANTE NOVITÀ

8 Novembre 2022 Industria e Formazione Attualità, Informazioni da Enti e Istituzioni Lascia un commento



Da [Refrigera](#) riceviamo e pubblichiamo:

Dopo il grande successo dell'edizione 2021 con oltre 150 espositori nazionali ed esteri, 250 marchi presenti, e più di 8600 visitatori, REFRIGERA 2023 cresce e raddoppia i padiglioni, pronta per ospitare un numero ancora maggiore di aziende e visitatori qualificati.

La terza edizione di **REFRIGERA**, la manifestazione internazionale – unica in Italia e oggi punto di riferimento per il Sud Europa – dell'intera filiera della refrigerazione industriale, commerciale e logistica tornerà il prossimo autunno **dal 7 al 9 Novembre 2023, a BolognaFiere.**

Numerose sono le aziende leader del mondo della refrigerazione che hanno già confermato la loro presenza, come molte sono quelle che parteciperanno per la prima volta: tra i visitatori attesi, non solo operatori specializzati della catena del freddo ma anche il mondo della produzione, della distribuzione, i tecnici e i progettisti dei settori del food retail e della GDO, delle industrie alimentari, farmaceutiche, dei trasporti, della logistica, e dell'industria in generale.

Cerca



FORMAZIONE A DISTANZA

PARTNER UFFICIALI DI

XIX CONVEGNO EUROPEO,
10-11 GIUGNO 2021

Partners I&F - CSG

Tante le novità presenti a **REFRIGERA 2023**, che si articolerà in una proposta merceologica ancora più completa. La parte espositiva ospiterà infatti per la prima volta un'area **COLD TRANSPORTATION & LOGISTICS**, interamente dedicata alla filiera dei trasporti refrigerati e della logistica del freddo, e un'area **REFRIGERA GLASS**, dedicata all'industria vetraria a servizio della refrigerazione.

REFRIGERA 2023 sarà come sempre anche un'occasione di aggiornamento e formazione imperdibile, grazie al fitto **programma di convegni, workshop ed eventi formativi** di altissimo livello elaborato in collaborazione con le associazioni e i centri di ricerca di settore.

Diventa protagonista della refrigerazione! Contatta il nostro team commerciale per scoprire tutte le opportunità di visibilità e per ricevere una quotazione ad hoc per la tua azienda.

REFRIGERA 2023 è un evento organizzato da **A151 srl** in collaborazione con le più importanti associazioni nazionali e internazionali di settore, quali **ATF - Associazione Tecnici del Freddo, Centro Studi Galileo, Assofrigoristi, Area, Asercom, e OITAf**.

Condividi:

[Tweet](#)

[WhatsApp](#)

[Stampa](#)

[E-mail](#)

Mi piace:

Caricamento...

REFRIGERA

« Gli otto anni più caldi registrati testimoniano un aumento degli impatti dei cambiamenti climatici »

Rispondi



CEPAS

VULKAN
LOKING



THE HEART OF FRESHNESS



EMERSON[™]
Climate Technologies

CHILLVENTA



FRIGOPLANNING
Frigoriferi Industriali e Componenti



ANGELANTONI
GROUP
MORE THAN
YOU THINK

Castel[®]
Italian technology

Be sure. **testo**



I TRAINATI AL CENTRO DEL SECONDO LIBRO BIANCO DI OITAF

I TRAINATI AL CENTRO DEL SECONDO LIBRO BIANCO DI OITAF

I TRAINATI AL CENTRO DEL SECONDO LIBRO BIANCO DI OITAF

Articoli

08-11-2022

Obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. Questa è la fotografia del parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, grazie ai quali gli alimenti giungono sulle nostre tavole.

A scattare questa fotografia è OITAF - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, che dà alle stampe il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia : un'analisi puntuale di 17.529 trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. 16,4 anni è l'età media dei mezzi. Si tratta di un dato nazionale, che presenta forti variazioni a livello regionale, con le aree del Nord Est che non superano un'età media di 13,9 anni e con il Mezzogiorno fanalino di coda: nelle regioni del Sud, dove si concentra il 44,8% del parco trainati ATP, l'età media raggiunge i 17,4 anni. La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è dunque costituita in massima parte da mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0 °C in su , nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari. La vetustà dei mezzi è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. Oltre il 60% dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi flotte di trainati, quelle conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano.

Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry - Seaside Edition , svoltosi a fine ottobre presso l'Acquario di Genova. Sono intervenuti Clara Ricozzi (Presidente di OITAF), Tiziana Altieri (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), Giuseppe Acquaro (CEO di Terminal Italia), Valerio Vanacore (Responsabile delle Trazioni Alternative Iveco Mercato Italia). Ha moderato l'incontro Giuseppe Guzzardi (Direttore Editoriale della Casa Editrice La Fiaccola). La pubblicazione è stata preceduta da un primo volume, interamente dedicato ai veicoli refrigerati, eccetto rimorchi e semirimorchi, e presentato a Milano nello scorso mese di marzo.

Tags



In Italia mezzi con oltre 16 anni: conservano male alimenti e farmaci
L'Oitaf: «Pericolosi anche su strada, servono incentivi per cambiarli»

Rimorchi refrigerati l'allarme degli esperti: «Parco obsoleto, così il cibo è a rischio»

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

«**O**bsoleti, inquinanti, scarsamente efficienti in termini energetici»: sono i rimorchi e semirimorchi refrigerati destinati al trasporto di alimenti per le tavole degli italiani, secondo quanto emerge dal Libro bianco dall'Oitaf, l'Osservatorio sul trasporto di alimenti e farmaci che unisce mondo accademico e operatori del settore.

L'analisi, presentata a Genova in occasione dell'evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry ed effettuata sui 17.529 mezzi trainati presenti in Italia fra rimorchi e semirimorchi per il trasporto a temperatura controllata, dice che la loro età media è di 16,4 anni a livello nazionale, più bassa nel Nord Est (13,9) e più alta (17,4) al Sud, dove si concentra il 44,8% del parco: «Una flotta - dicono dall'Oitaf - costituita in massima parte da mezzi già declassati, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare consumi ed emissioni di anidride carbonica, e garantire la sicurezza dei prodotti alimentari». Il documento sot-

tolinea che oltre il 60% dei mezzi esaminati è di aziende con un solo mezzo.

In Liguria sono 220 (70 rimorchi, cioè quelli attaccati alla motrice per mezzo di un gancio - e 150 semirimorchi, cioè i trainati che si appoggiano al sedile di trazione della motrice,

la "coda" del camion) di cui 110 a Genova, 58 a Savona, 49 a Imperia e tre alla Spezia. L'età media del parco ligure è 16,8 anni, e il 53,1% ha oltre 15 anni. Nella regione ci sono 88 flotte di mezzi, di cui 53 costituite da un solo veicolo e una sola flotta nella classe fra 31 e 50 mezzi. «L'attenzione su questi trasporti è alta - spiega Tiziana Altieri, curatrice del Libro bianco - per questioni di efficienza energetica e consumi, ma anche per via della qualità dei prodotti surgelati che arrivano sulle nostre tavole. In termini di sicurezza stradale i mezzi più vecchi per esempio non sono ancora dotati non dico del controllo della stabilità, ma nemmeno dell'Abs sui freni, mentre in 15 anni in termini di efficienza sono stati fatti dei passi da gigante. I vecchi trainati per esempio sono pesanti, hanno una scarsa coibentazione. Col risultato che la merce a bordo diventa o troppo surgelata se caricata vicino ai refrigeratori, o troppo poco, se si trova vicino ai portelloni: possono esserci nello stesso ambiente differenze anche di quattro o cinque gradi, che possono compromettere le qualità organolettiche del prodotto».

Un parco mezzi più moderno significa meno consumi per l'autotrasportatore: questa flotta così vetusta impatta sul

Una motrice con un moderno rimorchio refrigerato. In Italia il parco mezzi, cui è affidato il trasporto di cibi e medicine, ha in media oltre 16 anni



Il parco dei mezzi trainati refrigerati in Italia

NORD OVEST		SUD	
	N°		N°
Lombardia	1.986	Sicilia	2.814
Piemonte	472	Campania	2.428
Liguria	220	Puglia	1.331
Valle d'Aosta	7	Calabria	675
		Abruzzo	375
		Molise	142
		Basilicata	95
NORD EST		CENTRO	
	N°		N°
Veneto	1.727	Lazio	1.177
Emilia R.	1.359	Sardegna	839
Trentino A.A.	607	Toscana	542
Friuli V.G.	81	Umbria	342
		Marche	310

NORD OVEST

15,3%

NORD EST

21,5%

CENTRO

18,3%

SUD

44,8%

WITHUB

prezzo della merce all'utenza finale? «Direi di no - dice Altieri - Perché nella catena logistica l'autotrasportatore è l'anello più compresso, che molto spesso opera con tariffe molto basse perché si trova a dover mediare con una committenza contrattualmente molto più

forte di lui. I temi riguardano la sicurezza stradale, l'ambiente e la qualità del prodotto. Penso che uno strumento valido sarebbe quello - conclude Altieri - di estendere gli incentivi per l'acquisto di nuovi mezzi dalle motrici anche ai trainati refrigerati».

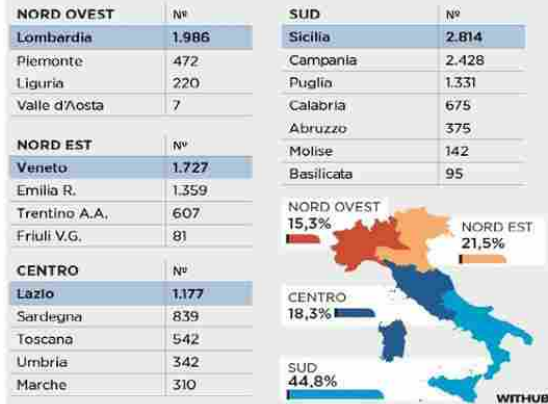
SHIPPING FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY

Rimorchi refrigerati, l'allarme degli esperti: "Parco obsoleto, così il cibo è a rischio"

"Obsoleti, inquinanti, scarsamente efficienti in termini energetici": sono i rimorchi e semirimorchi refrigerati destinati al trasporto di alimenti per le tavole degli italiani, secondo quanto emerge dal Libro bianco dell'Oitaf, l'Osservatorio sul trasporto di alimenti e farmaci

DI ALBERTO QUARATI
04 Novembre 2022 alle 15:00 2 minuti di lettura

Il parco dei mezzi trainati refrigerati in Italia



Genova - "Obsoleti, inquinanti, scarsamente efficienti in termini energetici": sono i rimorchi e semirimorchi refrigerati destinati al trasporto di alimenti per le tavole degli italiani, secondo quanto emerge dal Libro bianco dell'Oitaf, l'Osservatorio sul trasporto di alimenti e farmaci che unisce mondo accademico e operatori del settore.

L'analisi, presentata a Genova in occasione dell'evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry ed effettuata sui 17.529 mezzi trainati presenti in Italia fra rimorchi e semirimorchi per il trasporto a temperatura controllata, dice che la loro età media è di 16,4 anni a livello nazionale, più bassa nel Nord Est (13,9) e più alta (17,4) al Sud, dove si concentra il 44,8% del parco: "Una flotta - dicono dall'Oitaf - costituita in massima parte da mezzi già declassati, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare consumi ed emissioni di anidride carbonica, e garantire la sicurezza dei prodotti alimentari".

Il documento sottolinea che oltre il 60% dei mezzi esaminati è di aziende con un solo mezzo. In Liguria sono 220 (70 rimorchi, cioè quelli attaccati alla motrice per mezzo di un gancio - e 150 semirimorchi, cioè i trainati che si appoggiano al sedile di trazione della motrice, la "coda" del camion) di cui 110 a Genova, 58 a Savona, 49 a Imperia e tre alla Spezia. L'età media del parco ligure è 16,8 anni, e il 53,1% ha oltre 15 anni.

Nella regione ci sono 88 flotte di mezzi, di cui 53 costituite da un solo veicolo e una sola flotta nella classe fra 31 e 50 mezzi: "L'attenzione su questi trasporti è alta - spiega Tiziana Altieri, curatrice del Libro bianco - per questioni di efficienza energetica e consumi, ma anche per via della qualità dei prodotti surgelati che arrivano sulle nostre tavole. In termini di sicurezza stradale i mezzi più vecchi per esempio non sono ancora dotati non dico del controllo della stabilità, ma nemmeno dell'Abs sui freni, mentre in 15 anni in termini di efficienza sono stati fatti dei passi da gigante. I vecchi trainati per esempio sono pesanti, hanno una scarsa coibentazione. Col risultato che la merce a bordo diventa o troppo surgelata se caricata vicino ai refrigeratori, o troppo poco, se si trova vicino ai portelloni: possono esserci nello stesso ambiente differenze anche di quattro o cinque gradi, che possono compromettere le qualità organolettiche del prodotto".

Un parco mezzi più moderno significa meno consumi per l'autotrasportatore: questa flotta così vetusta impatta sul prezzo della merce all'utenza finale? "Direi di no - dice Altieri - Perché nella catena logistica l'autotrasportatore è l'anello più compresso, che molto spesso opera con tariffe molto basse perché si trova dover mediare con una committenza contrattualmente molto più forte di lui. I temi riguardano la sicurezza stradale, l'ambiente e la qualità del prodotto. Penso che uno strumento valido sarebbe quello - conclude Altieri - di estendere gli incentivi per l'acquisto di nuovi mezzi dalle motrici anche ai trainati refrigerati". -

[COMMENTA CON I LETTORI](#)

LEGGI ANCHE



Il Rina promuove le celle hi tech della Ecospray

Navi da crociera e smog, "controlli fatti, è tutto ok"

Industria del cemento, il costo del Fit for 55 varrà tre quarti delle entrate

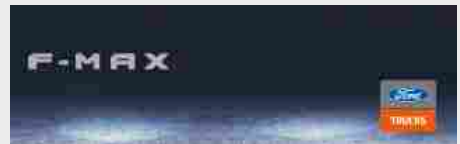
© Riproduzione riservata



Questo sito, per poter funzionare, utilizza cookie tecnici e di terze parti. [Leggi la policy.](#) [OK, sono d'accordo!](#)

VIE&TRASPORTI

Rivista dell'*International Truck of the Year*, del *Trailer Innovation* e del *Truck Innovation Award*



HOME PROFILO NEWS PROVE SU STRADA TUTTI I NUMERI GALLERY

cerca...

FUORI DI TEST BEA REPORT

Presentato il secondo Libro Bianco sul trasporto ATP (videointervista)
 Realizzato da OITAF, contiene la mappatura di tutti i trainati refrigerati in Italia



VIAGGIO IN ELETTRICO

VOLVO
SCOPRI DI PIÙ >

Volvo Trucks: Driving progress

KÖGEL

ECONOMY ECOLOGY




L'officina giusta per il tuo Van, raggiungila con un click.

Scopri di più



Articoli in evidenza

 Presentato il secondo Libro Bianco sul trasporto ATP (videointervista)

V **Intervista CLARA RICOZZI** Copia link

Un ruolo di primo piano è stato riservato al tema dello sviluppo dell'intermodalità in questa tipologia di trasporti.

Qual è lo stato dell'arte per quanto riguarda il comparto in relazione all'intermodalità?



FREIGHT LEADERS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

Guarda su YouTube



Obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. E' la fotografia del parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, grazie ai quali gli alimenti giungono sulle nostre tavole. A scattare questa fotografia è **OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci**, che dà alle stampe il **secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia**: un'analisi puntuale di **17.529** trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.



16,4 anni è l'età media dei mezzi. Si tratta di un dato nazionale, che presenta forti variazioni a livello regionale, con le aree del Nord Est che non superano un'età media di **13,9 anni** e con il Mezzogiorno fanalino di coda: nelle regioni del Sud, dove si concentra

il **44,8% del parco trainati ATP**, l'età media raggiunge i **17,4 anni**.

La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è dunque costituita in massima parte da mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0° C in su, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari.



La vetustà dei mezzi è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. **Oltre il 60%** dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo

e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi flotte di trainati, quelle conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano.

La pubblicazione è stata preceduta da un primo volume, interamente dedicato ai veicoli refrigerati, eccetto rimorchi e semirimorchi, e presentato a Milano nello scorso mese di marzo.



Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato

Realizzato da OITAF, contiene la mappatura di tutti i trainati refrigerati in Italia



Conftrasporto, un futuro tutto da riscrivere
Al settimo Forum la federazione di associazioni del trasporto ragiona sulle grandi variabili che stanno cambiando lo scenario della distribuzione intermodale



L'Immortale
Eccolo, ancora una volta, efficientato, migliorato, elettrificato. Il Canter è sempre più eCanter e tiene duro. E potrebbe fare molto di più



Il Daily ha preso freddo
Accordo Iveco-Petit Forestier: dal 2023 2.000 autotelai eDaily dotati di box refrigerati Lecapitaine

[sfoglia altri articoli >](#)



nell'ambito dell'evento **Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry – Seaside Edition**. Sono intervenuti **Clara Ricozzi** (Presidente di OITAF), **Tiziana Altieri** (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), **Giuseppe Acquaro** (CEO di Terminal Italia), **Corrado Polazzi** (Man Italia), **Valerio Vanacore** (Iveco Italia).



Partner

FLOTTAWEB
LOGISTIC + SECURITY



FRAIKIN
IL VOSTRO NOLEGGIATORE DI VEICOLI

IVECO
Il suo partner per un trasporto sostenibile



casa editrice **la fiaccola**

via Conca del Naviglio, 37
20123, Milano (Italy)

(+39) 02 89421350

info@fiaccola.it

PEC: casaeditricelafiaccola@legalmail.it

Seguici:   

Redazione

Riviste

ABC Magazine
Costruzioni
Flotte&Finanza
leStrade
Pullman
Vie&Trasporti
Waste

Guide

Cave d'Italia
Construction Machinery
Database
Macchine, Attrezzature e
Prodotti stradali
Noleggio Edile

Account

abbonamenti
contatti
accedi / registrati
recupera password

Copyright 2018 Casa Editrice La Fiaccola Srl. Tutti i diritti riservati.
p.iva 00722350154

[privacy policy](#) [cookies policy](#) [termini e condizioni di utilizzo](#)



CERCA NOTIZIE

Griglia Timeline Grafo

Prima pagina Lombardia Lazio Campania Emilia Romagna Veneto Piemonte Puglia Sicilia Toscana Liguria Altre regioni Cronaca Economia Politica Spettacoli e Cultura Sport Scienza e Tecnologia Informazione locale Stampa estera

Trasporto merci a temperatura controllata, Oitaf: in Liguria mezzi vecchi e aziende piccole

Business Journal Liguria 23041 1 ora fa

La principale problematica di questo settore è l'età media dei mezzi, particolarmente alta, con conseguenze sulla sicurezza e le emissioni inquinanti. La Liguria è tra le ultime regioni per numero di unità immatricolate nei trainati: 220 (1,3%). ...

Leggi la notizia

Persone: oitaf tiziana alteri
Organizzazioni: atp esp
Prodotti: meteo dividendi
Luoghi: liguria italia
Tags: trasporti merci



CONDIVIDI QUESTA PAGINA SU



Tag Persone Organizzazioni Luoghi Prodotti

Termini e condizioni d'uso - Contattaci

ALTRE FONTI (2)

Il sistema portuale genovese in vetrina per attrarre nuove aziende dal 26 al 28 ottobre



... quello del fresco e del refrigerata , un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita ...ospiterà anche la presentazione del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia di Oitaf , con ...
Business Journal Liguria - 24-10-2022

Persone: davide falteri andrea ghiachero
Organizzazioni: spediporto genoa
Prodotti: ripresa economica covid
Luoghi: genova liguria
Tags: logistica territorio

Conosci Libero Mail?
Sai che Libero ti offre una mail gratis con 5GB di spazio cloud su web, cellulare e tablet?
[Scopri di più](#)

CITTA'

- | | | |
|---------|-----------|------------|
| Milano | Palermo | Perugia |
| Roma | Firenze | Cagliari |
| Napoli | Genova | Trento |
| Bologna | Catanzaro | Potenza |
| Venezia | Ancona | Campobasso |
| Torino | Trieste | Aosta |
| Bari | L'Aquila | |

Altre città

FOTO



Trasporto merci a temperatura controllata, Oitaf: in Liguria mezzi vecchi e aziende piccole
Business Journal Liguria - 24-10-2022

1 di 1

Gli articoli sono stati selezionati e posizionati in questa pagina in modo automatico. L'ora o la data visualizzate si riferiscono al momento in cui l'articolo è stato aggiunto o aggiornato in Libero 24x7



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

TEMI DEL GIORNO:

EVENTO

Smi Seaside Edition, successo per la prima edizione a Genova promossa da Spediporto



Ge24

di Redazione

02 Novembre 2022

11:08

COMMENTA



3 min

STAMPA

Genova. Si è conclusa con le visite tecniche al porto e alle strutture logistiche la prima edizione genovese di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition, l'evento di riferimento a livello nazionale per il dialogo tra economia produttiva e logistica. L'evento è promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa e organizzato da ClickUtility Team col patrocinio del Comune di Genova e la collaborazione di Liguria International.

La conferenza principale si è svolta ieri all'Acquario, con la partecipazione dei vertici istituzionali e associativi di Genova e della Liguria. La prima parte della mattinata è stata dedicata

[PIÙ POPOLARI](#)
[FOTO](#)
[VIDEO](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



ad una fotografia della situazione del traffico merci nel Mediterraneo e del ruolo che i porti e gli operatori liguri svolgono e possono svolgere. Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Department di SRM, ha segnalato che la congestione dei porti a livello globale si sta risolvendo ma che, soprattutto nel Mediterraneo ed in Italia, il livello di attività non è ancora ritornato ai livelli del 2019. Il nuovo mondo non sarà però una riedizione dei quello vecchio.

L'aumento dei costi dell'energia induce le navi a rallentare la velocità per risparmiare carburante e spinge anche le tariffe di Suez attorno al +15%, un impatto notevole per l'Italia visto che per raggiungere 7 dei 10 Paesi con cui è sviluppato traffico container da e per il nostro Paese occorre passare da lì. Da questo punto di vista è necessario accelerare gli sforzi per riportare produzioni in casa o comunque in Paesi più vicini logisticamente. Lo strumento a portata di mano è l'istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali) e ZLS (Zone Logistiche Semplificate), un tema sottolineato sia da Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, che da Andrea Benveduti, Assessore allo Sviluppo Economico della regione Liguria, tendono a migliorare il sistema marittimo di riferimento.

"Nell'arco di un decennio il traffico container nelle ZES è aumentato dell'8,4%, le risorse pubbliche provocano un effetto moltiplicativo da 1 a 3, ogni euro pubblico di credito di imposta ne attiva 2 provenienti dal privato. L'aumento dell'export si attesta al 4% annuo". In questo filone si situa l'iniziativa che il Comune di Genova sta portando avanti per facilitare lo stanziamento di nuove realtà aziendali, anche internazionali, sul territorio. La Genoa Business Unit, come hanno spiegato l'assessore Mario Mascia, Assessore all'Urbanistica, Demanio Marittimo e Sviluppo economico, e Davide Falteri, Consigliere delegato in materia di nuovi insediamenti aziendali sul territorio, è al lavoro aiutare le aziende interessate a trovare una propria collocazione riducendo al minimo gli ostacoli e le difficoltà di origine extra-business.

La seconda parte della mattinata, condotta da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, è stata tutta rivolta al futuro. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera, su un'area di due milioni di metri quadri, si basa sulla creazione di una Zona Logistica Speciale (ZLS) che oltre a iter burocratici

semplificati, potrà contare su una zona doganale interclusa che velocizzerà le operazioni di sdoganamento e un incubatore tecnologico e di start-up.

“L’obiettivo è creare opportunità di business in un’area martoriata non solo dalla caduta del ponte Morandi, ma in generale dall’abbandono e del declino economico lungo anni, al fine di attrarre attività ad alto valore aggiunto e alta intensità occupazionale e contenuto tecnologico” ha spiegato Andrea Giachero, presidente di Spediporto. Componenti fondamentali di questa trasformazione sono il Terzo Valico e le opere accessorie, illustrate con grande dettaglio e capacità di visione da Calogero Mauceri, Commissario di Governo dell’Opera, e l’hub digitale di cui l’Internet Exchange è il primo tassello, illustrati da Alfredo Viglienzoni Direttore della Direzione Tecnologie, Digitalizzazione e Smart city del Comune di Genova. Novità come queste stanno già attirando l’attenzione di aziende tecnologiche attive su scala globale e garantendo nuove prospettive agli operatori già radicati sul territorio.

La sessione pomeridiana dell’evento si è concentrata sul settore della logistica del fresco e del refrigerato, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l’ortofrutta. Da segnalare la presentazione della seconda parte del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia dell’Osservatorio Interdisciplinare del Trasporto Alimenti e Farmaci, e l’interessantissima esposizione “da insider” di Michele Silvestri, Supply Chain Manager, Molkerei Muller Italy sulle potenzialità inesprese e le difficoltà nascoste del trasporto del fresco intermodale via treno. In contemporanea, si è svolto un workshop tecnico organizzato da Fedespedi sulla digitalizzazione nel settore delle spedizioni, con un focus sulle novità in campo di eFBL (bolla di carico digitale) ed e-CMR. Le presentazioni relative agli interventi della giornata saranno a breve disponibili sul sito dell’evento.



LEGGI ANCHE

- menu ▾
- comuni ▾
- Liguria24 ▾
- servizi ▾
- cerca 🔍

seguici su

[f seguici su facebook](#)

[t seguici su twitter](#)



Trasporti & infrastrutture

Trasporto merci a temperatura controllata, Oitaf: in Liguria mezzi vecchi e aziende piccole

L'81% del trainato italiano non è dotato di Esp, il controllo elettronico della stabilità obbligatorio dal 2011 e più del 37% è privo di Abs

Da **Emanuela Mortari** - 2 Novembre 2022 17:38



Resta informato con

OGNI SERA LE NOTIZIE PRINCIPALI DI BJ LIGURIA SUL TUO TELEFONO

SU WHATSAPP: SALVA IL NUMERO 3938878103 NELLA TUA RUBRICA MANDA UN MESSAGGIO CON SCRITTO: NOTIZIE ON

SU TELEGRAM: CERCA IL CANALE t.me/BjLigurianews Servizio attivo dal lunedì al venerdì

BPER:
Banca

BANCA CARIGE
Gruppo BPER Banca

Solida, vicina,

bper.it | carige.it

Messaggio istituzionale

Nel **trasporto di merci a temperatura controllata** in Italia i trainati sono 17.529, di cui circa 15 mila i semirimorchi. La principale problematica di questo settore è l'età media dei mezzi, particolarmente alta, con conseguenze sulla sicurezza e le emissioni inquinanti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



La **Liguria** è tra le ultime regioni per numero di unità immatricolate nei trainati: 220 (1,3%). Da sole Sicilia, Campania, Lombardia e Veneto hanno immatricolato oltre il 50% del parco circolante trainato Atp. La nostra regione ha però un **primato**: se in Italia il rapporto tra rimorchi (2.438) e semirimorchi (15.091) è di circa sei a uno, in **Liguria (150 vs 70)** è praticamente di uno a due. Sono alcuni dei numeri pubblicati nel **libro bianco Oitaf** (osservatorio interdisciplinare trasporto alimenti e farmaci) sul trasporto Atp in Italia presentato all'edizione genovese di Shipping forwarding & logistics meet industry.

Un parco mezzi vecchio, insicuro e inquinante

L'**età media** dei trainati a livello italiano è di 16,4 anni, superiore di due anni a quello dei veicoli industriali nel loro complesso, mentre la Liguria è leggermente superiore con 16,8 anni. Un problema dal punto di vista della sicurezza e delle emissioni. «Poca efficienza, più rischi e consumi» sottolinea la presidente Oitaf **Clara Rizzo**.

In sostanza oggi **circolano in Italia e in Liguria** semirimorchi e rimorchi molto lontani da quelli che i costruttori di veicoli trainati e di impianti frigoriferi sono in grado di proporre. **L'81% del trainato italiano non è dotato di Esp, il controllo elettronico della stabilità obbligatorio dal 2011 e più del 37% è privo di Abs** (sistema antibloccaggio) addirittura introdotto nel 1993.

In particolare in **Liguria** il 53,18% (117) del parco mezzi trainati ha oltre 15 anni, il 26,82% (59) tra 7 e 15 anni, il 7,27% (16) tra 4 e 6 anni e fino a 3 anni il 12,73% (28). Percentuali simili anche nei semirimorchi. Sono 26 i trainati Atp chiamati a revisione o rinnovo nel 2023.

Il **circolante** nella nostra regione è fatto da 1.492 veicoli commerciali leggeri (1,9% italiano), 727 medio-pesanti veicoli commerciali leggeri (1,8%), 150 semi rimorchi (1% italiano) e 70 rimorchi (2,9% italiano) questi ultimi costituiscono i 220 trainati, appunto.

In **Liguria** c'è un veicolo leggero Atp ogni 684 abitanti (19esimo posto in Italia) e un trainato ogni 6.902 abitanti (17esimo posto in Italia).

La **dimensione delle flotte rispecchia il tessuto economico**: sono **88** le aziende con trainati. Di queste il 60,2% ha solo un veicolo, il 34,1% da due a cinque, il 4,5% da 6 a 15 e solo l'1,2% ha più di 15 mezzi. Salgono a **1.198** le aziende che hanno veicoli leggeri: ben il 75,1% però ne ha solo uno, il 20% da due a cinque, il 4,2% da 6 a 15 e lo 0,7% più di 15. «Evidentemente – commenta **Tiziana Altieri**, vicedirettore di Vie&Trasporti – il core business di queste imprese non è il trasporto in sé, ma il prodotto che trasportano».

Dividendo il **circolante per provincia** a fare la parte del leone è **Genova** con 1.084 veicoli e 110 trainati, segue Savona con 435 veicoli e 58 trainati, Imperia con 379 veicoli e 49 trainati e La Spezia con 321 veicoli e 3 trainati.

Il bisogno di incentivi per rinnovare il parco mezzi è considerata al pari della necessità di una maggiore collaborazione tra modalità di trasporto, committenti e trasportatori, costruttori e allestitori, per arrivare a un rinnovamento reale del settore.

TAG clara ricozzi | liguria | oltaf | temperatura controllata | tiziana altieri | trasporto atp | trasporto merci

Articolo precedente

Reintegro sanitari no-vax, Garibaldi (Pd): «La Regione Liguria protegga i pazienti più fragili»

Prossimo articolo

Liguri in borsa, Gismondi 1754 torna sopra i 5 euro ad azione (+5%)

ARTICOLI CORRELATI

ALTRI ARTICOLI



Agricoltura

Fattorie aperte: in 36 aderiscono all'iniziativa in Liguria l'8 e 9 ottobre



Istituzioni & Politica

Elezioni, gli eletti in Liguria all'uninomiale: il centrodestra non fa l'en plein



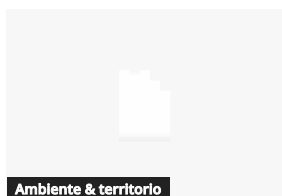
Sanità

Fondazione Gimbe: Covid in diminuzione, ma il vademecum scuole è inadeguato



Sanità

Covid: aprono il 9 settembre in Liguria le prenotazioni per il vaccino contro Omicron



Ambiente & territorio

Allerta gialla per temporali sulla Liguria dalle 20 di oggi, 30 agosto



Commercio & ristorazione

Esportazioni in Liguria: aumenta il valore in euro, ma diminuisce la quota sul totale nazionale



LASCIA UNA RISPOSTA

Commenta:

MANHATTAN ASSOCIATES



FOOD & COLD CHAIN: la necessità di una supply chain agile e resiliente

Il punto di vista di Valerio Spalice, Solution Consultant di Manhattan Associates, per gestire le pressioni critiche della logistica nel mondo del cibo e della catena del freddo

L' aumento dell'inflazione, la carenza di manodopera e le interruzioni della catena di approvvigionamento hanno reso imperativo, per i moderni rivenditori di alimenti, investire nella giusta tecnologia. I distributori hanno bisogno di soluzioni agili e resilienti per affrontare sfide impreviste e adattarsi alle tendenze dei consumatori in continua evoluzione.

Manhattan Associates consente ai leader del settore di risolvere qualsiasi pressione e attivare supply chain agili e resilienti grazie ad un WMS, un OMS ed un TMS in grado di

accelerare il flusso di merci e informazioni e consentire un'esecuzione impeccabile dall'inventario alla manodopera, fino all'automazione avanzata ed ai trasporti. Dall'e-commerce alla gestione dello stock, passando per l'evasione degli ordini facciamo in modo che gli alimenti siano sempre freschi, che i dipendenti lavorino meglio e che i clienti trovino quello che cercano, procurando loro quello di cui hanno bisogno, quando ne hanno bisogno e nel modo che vogliono.

Grazie al know-how maturato lavorando con oltre 100 aziende nel settore alimentare in tutto il mondo, siamo in grado, con le nostre

soluzioni ricche di funzionalità, di supportare i requisiti più sofisticati del mondo Food & Cold Chain.



MANHATTAN ASSOCIATES
www.manh.com

Manhattan
Associates®

NOVEMBRE 2022 **LM 29**



Speciale **food logistics & cold chain**

Il trasporto di alimenti: la fotografia di OITAF

OITAF ha presentato all'ultimo Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry di Milano il primo libro bianco ATP, interamente dedicato ai veicoli refrigerati, eccetto rimorchi e semirimorchi, al quale ha fatto nelle scorse settimane il secondo volume, incentrato sullo stato dei trainati in Italia

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 - nel primo Libro Bianco ATP presentato ufficialmente a Milano nell'ambito dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry dello scorso febbraio, presso il Centro Conferenze di Assolombarda. «È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese - ha dichiarato 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. Si tratta di un'iniziativa particolarmente attesa dagli operatori interessati, come testimoniano gli approfondimenti e le proposte migliorative che formano oggetto di un apposito capitolo del primo volume».

La ricerca, suddivisa in due volumi, il primo dei quali è dedicato ai veicoli, il secondo ai rimorchiati ha come obiettivo la razionalizzazione dell'universo del trasporto refrigerato, o meglio del trasporto a temperatura controllata, creando una inedita fonte per la comprensione di un segmento sempre più importante per il sistema Trasporto e per il Paese.

Vediamo come è strutturato, a grandi linee, il primo volume:

- Capitolo 1. Diffusione dell'universo licenze per area Nielsen e per regione, suddivisione per classi Euro, suddivisione per tipologia di veicolo (trasporto, distribuzione).
- Capitolo 2. Classificazione nazionale, Nielsen e regionale dei veicoli in funzione del brand di appartenenza, con ulteriore scomposizione in Light Commercial Vehicle e Medium-Heavy Commercial Vehicle.
- Capitolo 3. La composizione delle flotte di veicoli ATP in Italia, a loro volta scomposte in funzione della mission. Il dato approfondisce la consistenza delle flotte anche in ambito regionale.
- Capitolo 4. Il futuro del trasporto ATP. Oltre al qualificatissimo contributo di Freight Leader Council e di Young Freight Leader Council, partner della ricerca, è stato chiesto a rappresentanti top del settore opinioni e vision sull'evoluzione e "allargamento" del comparto. Sono stati intervistati esponenti dei costruttori sia leggeri che pesanti, allestitori, distributori specializzati, esperti di lot e telematica, noleggiatori.
- Appendice. Un estratto delle raccomandazioni sul trasporto di vino e olio EVO nonché le norme vigenti ATP in Italia e nei Paesi aderenti al protocollo, e anche le raccomandazioni per il trasporto dei vaccini Covid-19

Il Libro Bianco ATP (Accord Transport Perissable - documento che indica la temperatura a cui deve essere trasportato ciascun elemento che necessita di una temperatura controllata) fotografa fedelmente la consistenza, la distribuzione sul territorio e l'aggregazione in flotte dei veicoli refrigerati destinati al trasporto degli alimenti, che



sforano il totale di 200.000 unità tra veicoli e semirimorchi. L'elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP, esclusi i semirimorchi, è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318. Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial

Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

CATENA DEL FREDDO E DEL VALORE

Le norme ATP già citate in precedenza regolamentano nei Paesi aderenti a tale protocollo il trasporto di prodotti che necessitano, per la conservazione delle proprietà distintive, le norme per il trasporto.

I TRAINATI AL CENTRO DEL SECONDO LIBRO BIANCO

Oboleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. È la fotografia del parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, grazie ai quali gli alimenti giungono sulle nostre tavole, scattata a fine ottobre da Oitaf nel secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia: un'analisi puntuale di 17.529 trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

16,4 anni è l'età media dei mezzi. Si tratta di un dato nazionale, che presenta forti variazioni a livello regionale, con le aree del Nord Est che non superano un'età media di 13,9 anni e con il Mezzogiorno fanalino di coda: nelle regioni del Sud,

dove si concentra il 44,8% del parco trainati ATP, l'età media raggiunge i 17,4 anni. La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è dunque costituita in massima parte da mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0 °C in su, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari. La vetustà dei mezzi è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. Oltre il 60% dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi

flotte di trainati, quelle conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano. Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry – Seaside Edition, in programma presso l'Acquario di Genova a fine ottobre. Sono intervenuti Clara Ricozzi (Presidente di OITAF), Tiziana Altieri (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), Giuseppe Acquaro (CEO di Terminal Italia), Valerio Vanacore (Responsabile delle Trazioni Alternative Iveco Mercato Italia). Ha moderato l'incontro Giuseppe Guzzardi (Direttore Editoriale della Casa Editrice La Fiaccola).





Nei Paesi temperati, l'attenzione dedicata al trasporto è, di solito, quella di garantire una temperatura inferiore a quella ambiente, specie per la maggioranza dei prodotti alimentari freschi. I veicoli destinati a questa funzione non devono soltanto garantire la freschezza, ma devono assicurare condizioni di temperatura specifiche, come nel caso dei congelati, surgelati e gelati. Altrettanto vale, anche se per categorie di prodotti più circoscritte, per l'universo dei farmaci.

Il nostro Paese è tra quelli nei quali la qualità e la conservazione delle caratteristiche organolettiche degli alimenti è valore irrinunciabile (come l'igiene), sia in fase di produzione che di stoccaggio (nel rispetto delle norme HCCR) e quindi anche nelle varie fasi del trasporto, dal sito produttivo all'hub, ai mercati, alla GDO, al cliente finale. Per la verità recentemente si sono diffuse in maniera esponenziale nuove tipologie di trasporto nell'ultimo miglio: queste sfuggono, per il momento, ai controlli del rispetto delle norme dettate dal protocollo vigente oggetto di questo volume. Nella Figura 1 vediamo quindi come, a livello nazionale, regionale e provinciale è composta questa gigantesca flotta di veicoli, quasi 120.000, qual è la loro dimensione, vetustà, tipologia di trasporto (in funzione del raggio operativo).

I veicoli che, generalmente, necessitano della certificazione secondo il protocollo ATP possono essere classificati in funzione della loro dimensione ma anche per la missione che svolgono. Prima di tutto, i cosiddetti veicoli commerciali leggeri, o LCV (Light Commercial Vehicle).

Le loro attività elettive sono:

- Raccolta delle materie prime nelle piccole realtà produttive e inoltro al sito di trasformazione
- Distribuzione finale ("ultimo miglio"), di alimenti freschi e alcuni farmaci

• Altre attività, come i vendor – tipici quelli dei mercati rionali – o alcuni veicoli da street food. Possono essere qui ascritti anche i veicoli per i pasti, il sangue umano, le opere d'arte, prodotti sensibili... Non si può escludere che nel futuro questa categoria potrebbe comprendere vino e olio EVO, così come suggerito da OITAF.

Un altro segmento è quello dei mezzi che operano in attività di trasporto e distribuzione, i veicoli commerciali medi, o anche MCV (Medium Commercial Vehicle), in genere carri isolati con MTT tra

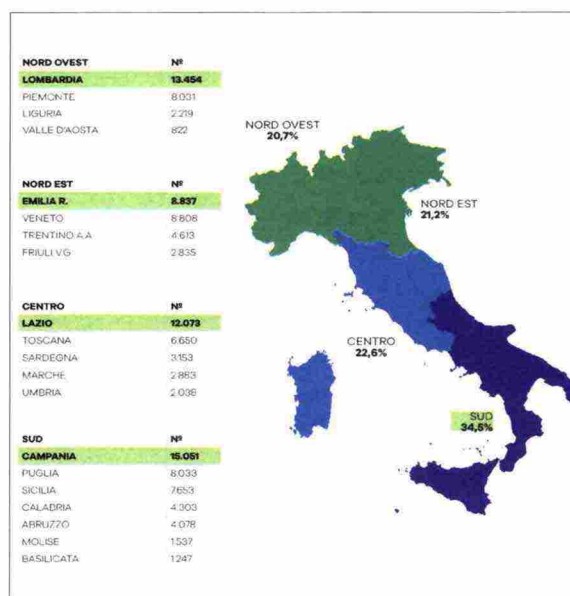


Figura 1. Flotta veicoli ATP in Italia. Fonte: Libro bianco ATP, OITAF.

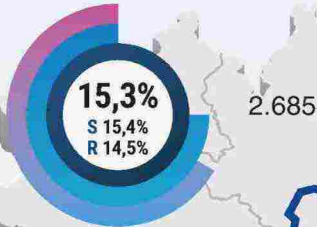
3,5 e 6-9 tons. In questo segmento confluiscono sia le versioni più robuste degli LCV (spesso con ruota gemellata) che le versioni più piccole dei veicoli pesanti.

Con l'avvento dell'e-commerce questi veicoli, sin qui penalizzati dall'obbligo della patente C, hanno trovato ragion d'essere nella maggiore volumetria, che consente più consegne/giorno. Non di rado vengono utilizzati per il trasporto dal sito produttivo all'hub logistico o di trasformazione.

Ricerche

■ NORD - OVEST

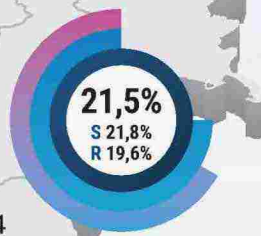
(Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria e Lombardia)



2.685

■ NORD EST

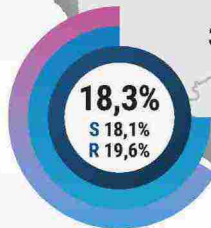
(Veneto, Friuli V. G., Trentino Alto Adige, Emilia Romagna)



3.774

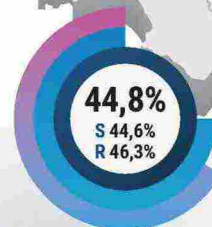
La distribuzione dei trainati con certificato ATP in Italia per Aree Nielsen

■ CENTRO (Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Sardegna)



3.210

■ SUD (Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia)



2° Volume Libro Bianco

Italia nel

FREDDO

38 - 11 2022

www.vietrasportiweb.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

Ricerche

È stato pubblicato da OITAF il documento che effettua il censimento dei trainati ATP della Penisola. Si tratta di oltre 17.500 rimorchi e semirimorchi, con un'età media decisamente troppo alta con tutto ciò che ne consegue in termini di sicurezza e impatto ambientale. Troppo conto proprio

di Tiziana Altieri

NORD OVEST

	Totale Semirimorchi	Totale Rimorchi	Aree Nielsen N°
LOMBARDIA	1.797	189	1.986
PIEMONTE	378	94	472
LIGURIA	150	70	220
VALLE D'AOSTA	6	17	7
TOTALE	2.331	354	2.685

NORD EST

	Totale Semirimorchi	Totale Rimorchi	Aree Nielsen N°
VENETO	1.521	206	1.727
EMILIA ROMAGNA	11.62	197	1.359
TRENTINO A. A.	553	54	607
FRIULI V. G.	59	22	81
TOTALE	3.295	479	3.774

CENTRO

	Totale Semirimorchi	Totale Rimorchi	Aree Nielsen N°
LAZIO	1.033	144	1.177
SARDEGNA	700	139	839
TOSCANA	478	111	542
UMBRIA	323	64	342
MARCHE	199	19	310
TOTALE	2.733	477	3.210

SUD

	Totale Semirimorchi	Totale Rimorchi	Aree Nielsen N°
SICILIA	2.608	461	2.814
CAMPANIA	1.967	270	2.428
PUGLIA	1.061	206	1.331
CALABRIA	620	102	675
ABRUZZO	273	55	375
MOLISE	129	13	142
BASILICATA	75	21	95
TOTALE	6.732	1.128	7.860

Come si evince dalla cartina a sinistra ben il 44,8 per cento del totale trainato ATP è stato immatricolato nel Sud del Paese. Percentuale che sale al 46,3 per cento se si considerano solo i rimorchi ATP. La regione che ha registrato più trainati ATP in assoluto è la Sicilia a quota 2.814. Seguono la Campania (2.428) e la Lombardia (1.986).

www.vietrasportiweb.it

Oggi coloro che operano nel trasporto a temperatura controllata e il legislatore hanno uno strumento in più per capire le dimensioni di questo settore, la vetustà del parco, la composizione delle flotte. È stato pubblicato a ottobre e presentato in occasione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry - Seaside edition nella cornice dell'acquario di Genova, il 2° volume del Libro Bianco ATP, quello dedicato ai trainati, ossia rimorchi e semirimorchi con licenza ATP in Italia. Che si affianca al 1° focalizzato su LCV (veicoli leggeri) e M-HCV (veicoli medi e pesanti) per fornire un quadro completo dell'immatricolato italiano. Un documento realizzato da OITAF, Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, grazie al prezioso contributo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. "Il trasporto di merci a temperatura controllata - si legge nella prefazione a cura di Pasquale d'Anzi, Direttore generale Motorizzazione MIMS - è un ambito di indiscutibile rilevanza per un Paese che proprio nella filiera dell'agroalimentare e nel trasporto "in qualità" delle merci deperibili trova uno dei pilastri fondanti del proprio sviluppo. Le contingenze degli ultimi anni e il progresso tecnologico hanno generato una concitata evoluzione del settore che ha imposto a tutti gli attori coinvolti - i costruttori e i proprietari dei veicoli, i produttori e i destinatari dei prodotti, nonché questa Amministrazione, nel proprio ruolo omologativo, autorizzatorio e di monitoraggio - la necessità di adeguarsi a cambiamenti repentini e a sfide spesso molto complesse. In questo scenario - critico, mutevole e dinamico - la redazione di un'opera che restituisca la fotografia del Paese, in termini di mezzi ATP presenti sul territorio nazionale, è di cruciale importanza". Un lavoro, dunque, il Libro Bianco che rappresenta un nuovo punto di partenza per stabilire indirizzi strategici.

Forza 17.500

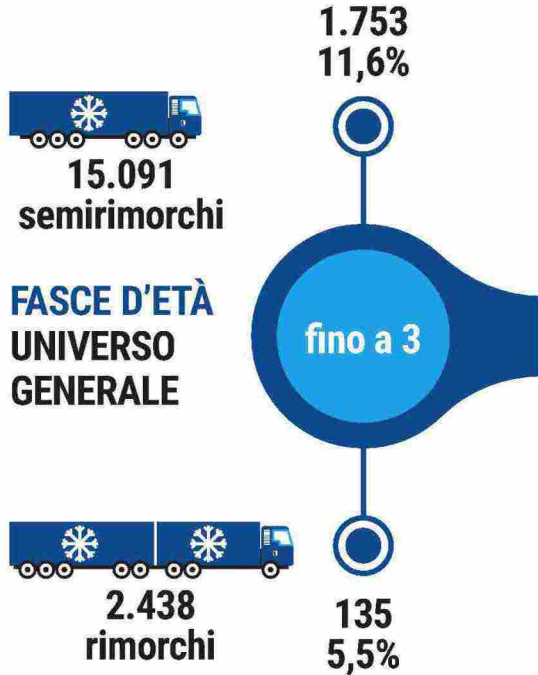
Sono oltre 17.500 i trainati con certificato ATP che circolano in Italia e che vanno a sommarsi ai 118mila veicoli precedentemente analizzati (Vie&trasporti 858, aprile). Un dato che i più esperti troveranno probabilmente difforme rispetto alla realtà. Bisogna ricordare che veicoli rimorchiati immatricolati come 'specializzati' in trasporto refrigerato e licenze ATP non sono sovrapponibili e nemmeno la stessa cosa. Da non sottovalutare anche l'interscambio con l'estero, con veicoli obsoleti ma ancora registrati in Italia che operano in altri Paesi, o veicoli nuovissimi immatricolati e licenziati altrove. Infine, non ultimo elemento che in un qualche modo ha drogato l'analisi statistica, seppur puntuale e volenterosa della nostra struttura, la differenza di registrazione dei dati prima e dopo il 2018 con la digitalizzazione dei processi.

Ricerche

ETÀ DEL PARCO REGIONI

**ITALIA
 17.529 TRAINATI
 16,4 ETÀ MEDIA**

	TRAINATI	ETÀ MEDIA
Sardegna	839	22,6
Calabria	675	19,3
Marche	310	19,1
Sicilia	2.814	18,2
Campania	2.428	18,1
Lazio	1.177	17,9
Abruzzo	375	16,9
Liguria	220	16,8
Basilicata	95	16,8
Puglia	1.331	16,6
Piemonte	493	17,2
Valle d'Aosta	7	16,3
Friuli Venezia Giulia	91	16,1
Molise	142	15,9
Emilia Romagna	1.359	15,7
Lombardia	1.986	15,1
Umbria	341	14,6
Veneto	1.727	14,0
Toscana	542	12,1
Trentino Alto Adige	607	10,6



I semirimorchi giocano la parte del leone con oltre 15mila unità: il rapporto a livello nazionale è di 6 a 1. Il Sud è l'Area Nielsen con la maggiore concentrazione di trainati ATP, se ne contano 7.860 pari a poco meno del 45 per cento del totale. Seguono Nord-Est (3.774, 21,5 per cento) e Centro (3.210, 18,3 per cento).

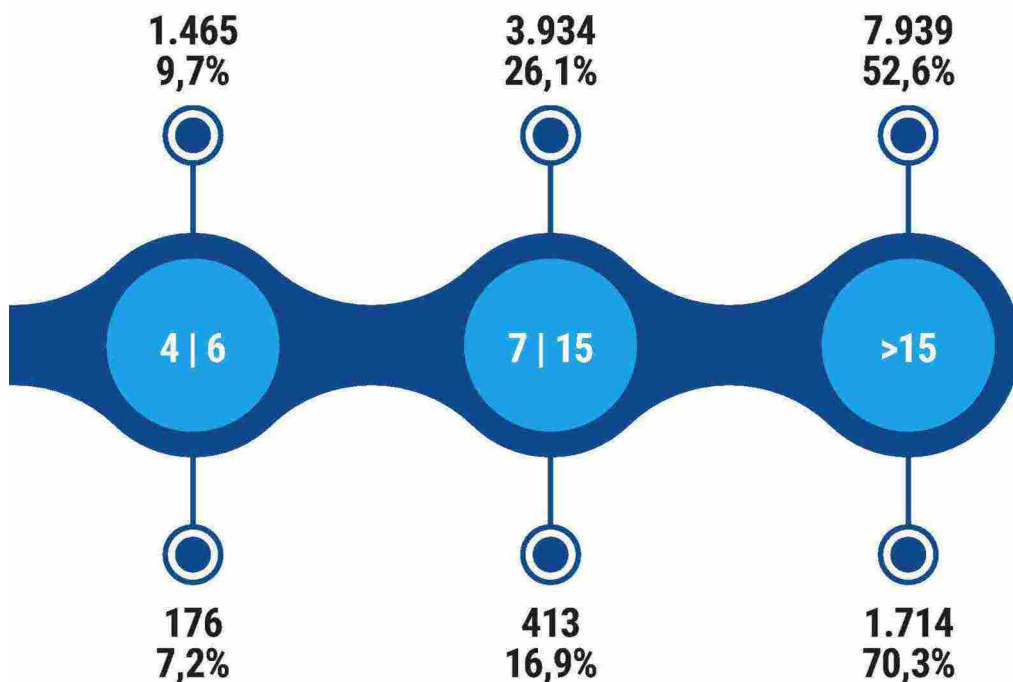
La Sicilia è la regione con più trainati con certificati ATP: ne conta 2.814. Subito dopo troviamo Campania e, più distanziata, la Lombardia. Nel caso dei trainati non emerge una stretta correlazione tra ricchezza prodotta dalla regione e consistenza del parco ATP come, invece, registrato con gli LCV e gli M-HCV. Il numero di trainati sembra, piuttosto, direttamente proporzionale alla presenza di aziende del comparto alimentare.

Andando nelle singole province quella con più trainati dotati di licenza è Napoli (1.023). Ci sono poi Catania (912) e Salerno (819): queste tre città da sole hanno immatricolato circa il 16 per cento del trainato ATP italiano. Dall'altra parte della classifica troviamo, invece, Aosta. Unendo tutti i dati raccolti, ossia quelli relativi ai veicoli e quelli invece sui trainati, emerge un quadro che vede gli autocarri ATP (1 su 16 potenzialmente con rimorchio al seguito) giocare nella Penisola un ruolo più significativo nel comparto a temperatura controllata rispetto ai trattori con semirimorchio ATP, un unicum nel trasporto merci.

La nota più dolente è rappresentata dall'età del parco: i trainati ATP hanno mediamente 16,4



Ricerche



anni, 15,8 i semirimorchi e addirittura 20,3 i rimorchi.

Un parco datato

Inevitabili i riflessi sulla sicurezza delle strade e sull'ambiente. La situazione peggiore si registra nel Sud del Paese dove l'età media raggiunge i 17,4 anni. Maglia nera alla Sardegna dove

i trainati ATP hanno addirittura mediamente 22,6 anni. Segue la Calabria con 19,3 anni. Le situazioni migliori si registrano, invece, in Trentino Alto Adige (10,6 anni), Toscana (12,6 anni) e Veneto (14 anni). Gli investimenti in ricerca e sviluppo hanno permesso ai costruttori di lanciare sul mercato negli ultimi anni soluzioni avanzate all'insegna dell'efficienza (mag-

TRAINATI ATP CHIAMATI A REVISIONE O RINNOVO NEL 2023

TOTALE	REGIONE	REVISIONE 1	RINNOVO 1	RINNOVO 2	RINNOVO 3
313	Sicilia	93	37	83	100
266	Veneto	79	39	72	76
222	Lombardia	56	65	50	51
219	Campania	38	25	63	93
185	Puglia	43	19	51	72
178	Emilia Romagna	36	49	46	47
127	Trentino Alto Adige	41	27	30	29
119	Lazio	23	11	42	43
68	Toscana	31	14	8	15
56	Calabria	10	9	11	26
47	Piemonte	9	9	11	18
44	Abruzzo	4	3	18	19
35	Marche	2	7	15	11
35	Sardegna	9	4	10	12
31	Molise	2	10	11	8
26	Liguria	7	2	5	12
18	Umbria	2	1	9	6
12	Friuli Venezia Giulia	4	2	1	5
9	Basilicata	2	3	3	1
0	Valle d'Aosta				
2010 / 100%	Totale	491 / 24,4%	336 / 16,7%	539 / 26,8%	644 / 32%

www.vietrasportiweb.it



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Ricerche

■ NORD - OVEST

(Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria e Lombardia)

973 - 15,0%

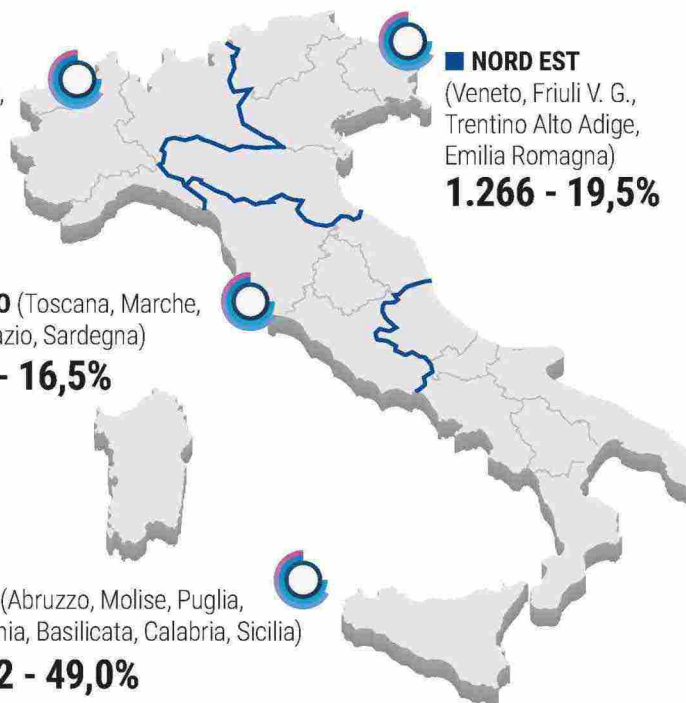
■ CENTRO (Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Sardegna)

1.075 - 16,5%

LE FLOTTE
CON TRAINATI
ATP IN ITALIA

■ SUD (Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia)

3.182 - 49,0%



giore carico utile e possibilità di effettuare trasporti a temperature differenti contemporaneamente) e della sostenibilità (forme più aerodinamiche per una riduzione dei consumi, materiali riciclabili e impianti frigoriferi più silenziosi che fanno uso di gas refrigeranti ecologici) ma sono pochi gli operatori che le utilizzano. Nel 2023 saranno poco più di 2.000 i veicoli trainati ATP chiamati a check obbligatorio per il rinnovo del certificato. Il 32 per cento, ossia la fetta più consistente, dovrà sottoporsi al terzo rinnovo, un 26,8 al secondo, il 24,4 alla prima

revisione e il 16,7 per cento al primo rinnovo. La regione che nel 2023 dovrà effettuare più controlli sui trainati ATP sarà la Sicilia.

Domina il conto proprio

Anche questa volta i dati statistici a disposizione mostrano come il settore del trasporto a temperatura controllata faccia ampiamente ricorso al conto proprio.

Oltre il 60 per cento dei trainati ATP (percentuale che però, non dimentichiamolo, era del 75 per cento considerando tutto l'insieme dei veicoli

All'Acquario la presentazione del Libro Bianco Trainati ATP

Il 2° Volume del Libro Bianco dedicato al trainato ATP è stato presentato ufficialmente lo scorso 27 ottobre nel corso di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry - Seaside edition, in scena all'Acquario di Genova. La prima a prendere la parola nell'evento 'OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in Italia, atto secondo', moderato dal nostro direttore **Giuseppe Guzzardi**, è stata la presidente di OITAF **Chiara Ricozzi** che ha sottolineato l'importanza del contributo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per la realizzazione dell'opera, definita da Pasquale d'Anzi che ne ha curata la prefazione "di cruciale importanza". Ha poi evidenziato come dai dati emerge uno scenario che rende necessari incentivi specifici per il comparto dei tra-

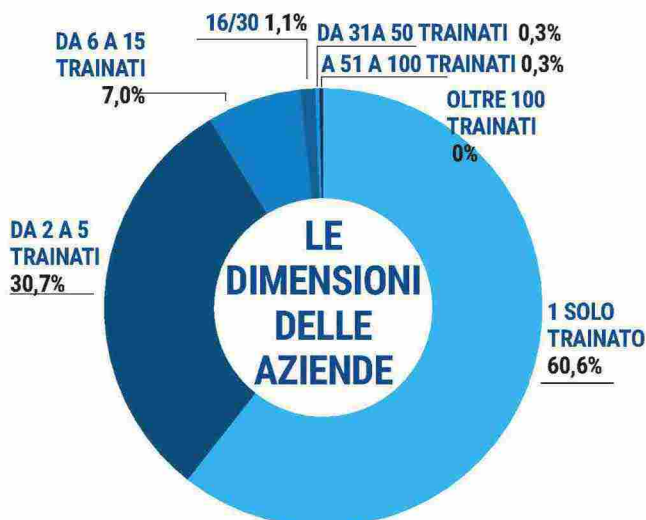
nati e maggiore collaborazione tra modalità di trasporto, committenti e trasportatori e costruttori e allestitori. Il parco italiano dei trainati ATP è, infatti, decisamente anziano e a prevalere sembra essere il conto proprio, poco interessato a investire in veicoli di ultima generazione a discapito di sicurezza, qualità ed efficienza. In sala anche due costruttori: Iveco, rappresentata da **Valerio Vanacore**, re-

sponsabile Trazioni Alternative per il Mercato Italia e Man Truck & Bus Italia SpA con **Corrado Paolazzi**, Product& Marketing Manager.

Noi ci siamo

"Noi - ha sottolineato Vanacore - possiamo contribuire a un trasporto più efficiente. Nel nostro portafoglio abbiamo veicoli sempre più sicuri e connessi, in grado di dialogare con la Control Room





Nella Penisola oltre 9 aziende su 10 possiedono non più di 5 veicoli trainati ATP. Nel caso degli LCV e M-HCV ATP questa percentuale era ancora più elevata, superava il 96 per cento. Ben il 60 per cento delle aziende ha immatricolato un solo trainato ATP (non si può però escludere che abbiano altri veicoli destinati a missioni diverse). Numeri che fanno emergere come nel settore si faccia ampiamente ricorso al conto proprio.

ATP) si possono ricondurre a un proprietario che non ha nelle sue disponibilità altri mezzi destinati alla medesima missione (non si può escludere tuttavia che possieda semirimorchi o rimorchi non provvisti di certificato ATP). Le grandi flotte di trainati, quelle del conto terzi, risultano una vera e propria rarità nel nostro Paese. Se ne contano poche decine. Si spiega anche così la vetustà del parco circolante italiano. Per le aziende focalizzate sulla produzione o commercializzazione i veicoli impiegati per il trasporto sono uno strumento necessario ma non strategico. Eppure è proprio da questi e dal modo in cui viene eseguito il trasporto stesso che dipende la qualità dei prodotti che giungono al cliente finale. E ciò vale ancora di più per i beni deperibili, come quelli agroalimentari. Come ha ben spiegato Bruno Cortecchi,

membro Cen Unece nella sua introduzione, non bisognerebbe più percepire rimorchi e semirimorchi come pezzi di ferro ma come prodotti ad alto valore aggiunto.

“OITAF - ha sottolineato Clara Ricozzi, presidente dell'Osservatorio - non considera concluso il proprio lavoro con questo volume: ha già messo nel mirino iniziative per ulteriori approfondimenti, con l'obiettivo di esaminare le diverse tipologie dei prodotti trasportati in regime ATP, e di affrontare le problematiche connesse allo sviluppo dell'intermodalità, ferroviaria e marittima, anche in questo settore. Riteniamo di grande utilità, a questo fine, la collaborazione avviata con CEMAFROID, l'organismo pubblico cui in Francia fanno capo tutte le competenze inerenti la filiera dei trasporti refrigerati”.

Iveco per rimanere in perfetta forma ed evitare fermi macchina che possono avere gravi conseguenze sul carico. Siamo, inoltre, in grado di proporre veicoli a impatto nullo come il nuovissimo eDaily, un Daily in tutto e per tutto, semplicemente elettrico. LeDaily come abbiamo mostrato alla Iaa di Hannover ben si adatta a numerosi allestimenti, incluso il trasporto a temperatura controllata”. Anche Paolazzi ha posto l'accento su quello che Man può già offrire ai suoi clienti per aiutarli a performare al meglio con uno sguardo all'ambiente. “Lelettromobilità che per Man è già il presente, trova impiego in ogni applicazione. Certo bisogna lavorare, e molto, sull'infrastruttura di ricarica. Non possiamo pensare che i veicoli pesanti si possano ricaricare solo in azienda, servono punti su tutto il territorio”. Tra il pubblico **Ismaele Iaconi**, Sales & Marketing

Director di Lamberet S.p.A. che ha raccontato gli ultimi progressi tecnologici della Casa francese.

Integrazione

Presente all'evento **Michele Silvestri**, Supply Chain Manager, Molkerei Muller Italy che ha illustrato la difficile esperienza della sua azienda con l'intermodalità. Intermodalità al centro dell'intervento di **Giuseppe Acquaro**, Ceo di Terminal Italia, azienda che gestisce i 15 terminal intermodali di Rfi, a cui sono state affidate le conclusioni. “Oggi, secondo l'Istat, il 79 per cento delle merci (in tonnellate) viaggia su gomma, di queste il 48 per cento copre una distanza superiore ai 300 km, limite oltre il quale il treno diventa competitivo. L'obiettivo è portare il 30 per cento di questa percentuale su ferro. I corridoi doganali sono un ottimo modo per essere com-

petitivi rispetto ai porti del Nord Europa, dove lo sdoganamento avviene in un paio di giorni per questo abbiamo attivato fast corridor su Modena, Bologna”. Secondo Acquaro non ha senso difendere posizioni per privilegiare una modalità rispetto a un'altra. “Non dobbiamo più fare una guerra di religione tra ferro e gomma serve collaborazione tra le diverse modalità affinché ciascuno possa trovare la soluzione più adatta alle proprie esigenze e contribuire alla crescita del Paese”.



Ricerche



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Notizie - Opinioni - Immagini

PRIMA PAGINA CRONACA POLITICA ATTUALITÀ **ECONOMIA** SANITÀ INNOVAZIONE EVENTI CULTURA AL DIRETTORE SPORT TUTTE LE NOTIZIE

MUNICIPI

GENOVA PROVINCIA REGIONE LEVANTE EUROPA

ABBONATI

Home / **ECONOMIA**

Mobile Facebook Instagram Twitter RSS Direttore Archivio Meteo

CHE TEMPO FA

RUBRICHE

- Felici e veloci
- A casa con l'Architetto
- Liguria: storia, leggenda e attualità
- Pronto condominio
- #ILBELLOCISALVERÀ
- Stadio Aperto
- Genoa: la Voce del Cuore
- Samp: la Voce del Cuore
- Persone & Aziende: il mondo di AIDP
- Nautica

ECONOMIA | 31 ottobre 2022, 12:58

Si chiude oggi la 1° edizione genovese di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition,"

Economia produttiva e logistica entrano in una nuova fase con il progetto Green Logistics Valley della Valpolcevera, la prossima operatività del Terzo Valico e la creazione dell'hub digitale ligure

IN BREVE

lunedì 31 ottobre

Si chiude oggi la 1° edizione genovese di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition," (h. 12:58)



sabato 29 ottobre

Liguria Digitale, costituita la nuova rappresentanza sindacale unitaria e per la sicurezza (h. 16:01)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Meraviglie e leggende di Genova

Gen Z - il mondo dei giovani

Dritto al punto... con la psicologa

Speciale

Fotogallery

Videogallery

ACCADEVA UN ANNO FA



Politica
Scontro Pd, Leu, M5s e Lega, nel Municipio di via Sampierdarena su Centro Civico Buranello e totem dell'isola ambientale



Cronaca
Prendono il taxi e non pagano la corsa, tre giovani denunciati dalla polizia



Sanità
Covid, 98 nuovi positivi in Liguria a fronte di 2.035 tamponi molecolari e 8.602 test antigenici

[Leggi tutte le notizie](#)



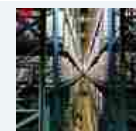
Si conclude oggi con le visite tecniche al porto e alle strutture logistiche la prima edizione genovese di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, Seaside Edition, l'evento di riferimento a livello nazionale per il dialogo tra economia produttiva e logistica. L'evento è promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa e organizzato da ClickUtility Team col patrocinio del Comune di Genova e la collaborazione di Liguria International.

La conferenza principale si è svolta ieri all'Acquario, con la partecipazione dei vertici istituzionali e associativi di Genova e della Liguria. La prima parte della mattinata è stata dedicata ad una fotografia della situazione del traffico merci nel Mediterraneo e del ruolo che i porti e gli operatori liguri svolgono e possono svolgere. Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Department di SRM, ha segnalato che la congestione dei porti a livello globale si sta risolvendo ma che, soprattutto nel Mediterraneo ed in Italia, il livello di attività non è ancora ritornato ai livelli del 2019. Il nuovo mondo non sarà però una riedizione di quello vecchio. L'aumento dei costi dell'energia induce le navi a rallentare la velocità per risparmiare carburante e spinge anche le tariffe di Suez attorno al +15%, un impatto notevole per l'Italia visto che per raggiungere 7 dei 10 Paesi con cui è sviluppato traffico container da e per il nostro Paese occorre passare da lì. Da questo punto di vista è necessario accelerare gli sforzi per ripotare produzioni in casa o comunque in Paesi più vicini logisticamente. Lo strumento a portata di mano è l'istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali) e ZLS (Zone Logistiche Semplificate), un tema sottolineato sia da Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, che da Andrea Benveduti, Assessore allo Sviluppo Economico della regione Liguria, tendono a migliorare il sistema marittimo di riferimento. "Nell'arco di un decennio il traffico container nelle ZES è aumentato dell'8,4%, le risorse pubbliche provocano un effetto moltiplicativo da 1 a 3, ogni euro pubblico di credito di imposta ne attiva 2 provenienti dal privato. L'aumento dell'export si attesta al 4% annuo".

In questo filone si situa l'iniziativa che il Comune di Genova sta portando avanti per facilitare lo stanziamento di nuove realtà aziendali, anche internazionali, sul territorio. La Genoa Business Unit, come hanno spiegato l'assessore Mario Mascia, Assessore all'Urbanistica, Demanio Marittimo e Sviluppo economico, e Davide Falteri, Consigliere delegato in materia di nuovi insediamenti aziendali sul territorio, è al lavoro aiutare le aziende interessate a trovare una propria collocazione riducendo al minimo gli ostacoli e le difficoltà di origine extra-business.

La seconda parte della mattinata, condotta da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, è stata tutta rivolta al futuro. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera, su un'area di due milioni di metri quadri,

La pianificazione della produzione come fattore competitivo
(h. 07:00)



🕒 venerdì 28 ottobre

Hotel, arrivano le prenotazioni per il ponte di Ognissanti, ma l'aumento dei costi costringe gli albergatori alla chiusura
(h. 17:56)



Hager/ Bocchiotti di Arenzano: i sindacati in stato di agitazione
(h. 17:06)



Ribaltamento a mare, la rsu Fincantieri: "Opera fondamentale"
(h. 16:48)



Difesa del suolo in Liguria, stanziati i fondi per messa in sicurezza
(h. 15:31)



Antitrust, Utilitalia: "I provvedimenti cautelari radicalizzano le istruttorie dell'Autorità stessa"
(h. 14:51)



Rigenerazione urbana, oltre 5,2 milioni di euro finanzieranno 25 progetti in tutta la Liguria
(h. 13:03)



Fine settimana di Ognissanti, record di turisti nelle città d'arte. Genova tra le mete preferite
(h. 12:48)



[Leggi le ultime di: Economia](#)

si basa sulla creazione di una Zona Logistica Speciale (ZLS) che oltre a iter burocratici semplificati, potrà contare su una zona doganale interclusa che velocizzerà le operazioni di sdoganamento e un incubatore tecnologico e di start-up. "L'obiettivo è creare opportunità di business in un'area martoriata non solo dalla caduta del ponte Morandi, ma in generale dall'abbandono e del declino economico lungo anni, al fine di attrarre attività ad alto valore aggiunto e alta intensità occupazionale e contenuto tecnologico" ha spiegato Andrea Giachero, presidente di Spediporto.

Componenti fondamentali di questa trasformazione sono il Terzo Valico e le opere accessorie, illustrate con grande dettaglio e capacità di visione da Calogero Mauceri, Commissario di Governo dell'Opera, e l'hub digitale di cui l'Internet Exchange è il primo tassello, illustrati da Alfredo Viglienzoni Direttore della Direzione Tecnologie, Digitalizzazione e Smart city del Comune di Genova. Novità come queste stanno già attirando l'attenzione di aziende tecnologiche attive su scala globale e garantendo nuove prospettive agli operatori già radicati sul territorio.

La sessione pomeridiana dell'evento si è concentrata sul settore della logistica del fresco e del refrigerato, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l'ortofrutta. Da segnalare la presentazione della seconda parte del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia dell'Osservatorio Interdisciplinare del Trasporto Alimenti e Farmaci, e l'interessantissima esposizione "da insider" di Michele Silvestri, Supply Chain Manager, Molkerei Muller Italy sulle potenzialità inesprese e le difficoltà nascoste del trasporto del fresco intermodale via treno.

In contemporanea, si è svolto un workshop tecnico organizzato da Fedespedi sulla digitalizzazione nel settore delle spedizioni, con un focus sulle novità in campo di e- FBL (bolla di carico digitale) ed e-CMR.

Le presentazioni relative agli interventi della giornata saranno a breve disponibili sul sito dell'evento.



Segui il nostro giornale anche su **Telegram!**
Ricevi tutti gli aggiornamenti in tempo reale
iscrivendoti gratuitamente.

UNISCITI

Ti potrebbero interessare anche:

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2018 - 2022 lNazionale.it - Partita Iva: IT 03401570043 - Credits | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)

Primocanale.it

IL SITO DELLA LIGURIA

ATTUALITÀ CRONACA POLITICA SANITÀ PORTO E TRASPORTI CULTURA E SPETTACOLO SPORT ON DEMAND

1921
2021



Ignazio Messina & C.

FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921



ARCHIVIO STORICO Primocanale 40 ANNI DI STORIA DELLA LIGURIA

Banner Storia del Porto - Riguarda

GUARDA LA DIRETTA

Genova, si conclude la prima edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition

L'evento di riferimento a livello nazionale per il dialogo tra economia produttiva e logistica

3 minuti e 42 secondi di lettura

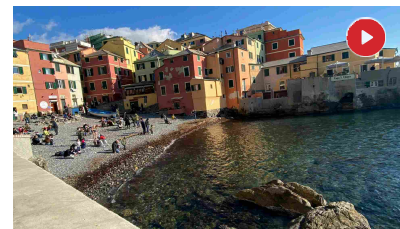
di r.p.

lunedì 31 ottobre 2022



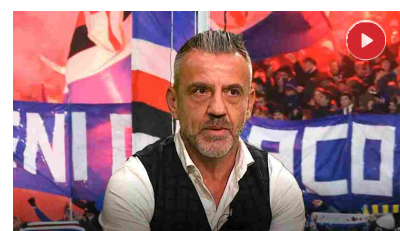
GENOVA - Si conclude oggi con le visite tecniche al porto e alle strutture logistiche la prima edizione genovese di **Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition**, l'evento di riferimento a livello nazionale

TOP VIDEO



domenica 30 ottobre 2022

Meteo in Liguria, le previsioni per lunedì 31 e Ognissanti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

per il dialogo tra economia produttiva e logistica.

L'evento è promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa e organizzato da ClickUtility Team col patrocinio del Comune di Genova e la collaborazione di Liguria International. La conferenza principale si è svolta ieri all'Acquario, con la partecipazione dei vertici istituzionali e associativi di Genova e della Liguria.

La prima parte della mattinata è stata dedicata ad una fotografia della situazione del traffico merci nel Mediterraneo e del ruolo che i porti e gli operatori liguri svolgono e possono svolgere. Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Department di SRM, ha segnalato che la congestione dei porti a livello globale si sta risolvendo ma che, soprattutto nel Mediterraneo ed in Italia, il livello di attività non è ancora ritornato ai livelli del 2019. Il nuovo mondo non sarà però una riedizione del quello vecchio.

L'aumento dei costi dell'energia induce le navi a rallentare la velocità per risparmiare carburante e spinge anche le tariffe di Suez attorno al +15%, un impatto notevole per l'Italia visto che per raggiungere 7 dei 10 Paesi con cui è sviluppato traffico container da e per il nostro Paese occorre passare da lì. Da questo punto di vista è necessario accelerare gli sforzi per riportare produzioni in casa o comunque in Paesi più vicini logisticamente. Lo strumento a portata di mano è l'istituzione delle ZES (Zone Economiche Speciali) e ZLS (Zone Logistiche Semplificate), un tema sottolineato sia da Francesco Maresca, Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, che da Andrea Benveduti, Assessore allo Sviluppo Economico della regione Liguria, tendono a migliorare il sistema marittimo di riferimento.

"Nell'arco di un decennio il traffico container

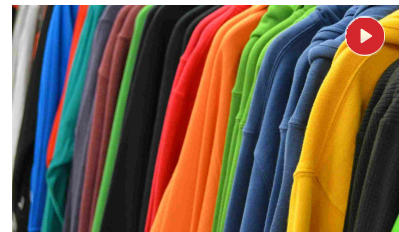
lunedì 31 ottobre 2022

Flachi: "La Sampdoria deve cambiare atteggiamento, non si possono prendere gol così"



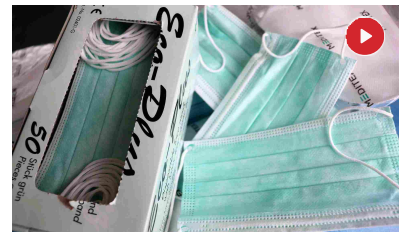
lunedì 31 ottobre 2022

Il genovese a Chelmsford: "Io in Uk dopo la Brexit"



lunedì 31 ottobre 2022

Caro bollette e ottobrata, i negozi genovesi: "Acquisti calati del 20%"



lunedì 31 ottobre 2022

Mascherine, Pontali: per i fragili sempre fondamentali insieme al vaccino



lunedì 31 ottobre 2022

Dall'archivio storico di Primocanale, 2002: l'ultima messa di Tettamanzi

nelle ZES è aumentato dell'8,4%, le risorse pubbliche provocano un effetto moltiplicativo da 1 a 3, ogni euro pubblico di credito di imposta ne attiva 2 provenienti dal privato. L'aumento dell'export si attesta al 4% annuo". In questo filone si situa l'iniziativa che il Comune di Genova sta portando avanti per facilitare lo stanziamento di nuove realtà aziendali, anche internazionali, sul territorio. La Genoa Business Unit, come hanno spiegato l'assessore Mario Mascia, Assessore all'Urbanistica, Demanio Marittimo e Sviluppo economico, e Davide Falteri, Consigliere delegato in materia di nuovi insediamenti aziendali sul territorio, è al lavoro aiutare le aziende interessate a trovare una propria collocazione riducendo al minimo gli ostacoli e le difficoltà di origine extra-business.

La seconda parte della mattinata, condotta da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, è stata tutta rivolta al futuro. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera, su un'area di due milioni di metri quadri, si basa sulla creazione di una Zona Logistica Speciale (ZLS) che oltre a iter burocratici semplificati, potrà contare su una zona doganale interclusa che velocizzerà le operazioni di sdoganamento e un incubatore tecnologico e di start-up.

"L'obiettivo è creare opportunità di business in un'area martoriata non solo dalla caduta del ponte Morandi, ma in generale dall'abbandono e del declino economico lungo anni, al fine di attrarre attività ad alto valore aggiunto e alta intensità occupazionale e contenuto tecnologico"

IL COMMENTO



Luigi Leone

lunedì 31 ottobre 2022

Pd, il ligure Benifei ha ragione: largo ai giovani e ai volti nuovi



Mario Paternostro


domenica 30 ottobre 2022

Il ministro della Normalità ha deciso: le mascherine sono di sinistra!

leggi tutto



ULTIME NOTIZIE

Tg Genoa del 31 ottobre 2022 

Genova, si conclude la prima edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition

Sanremo, sparano sostanze urticanti con fucili da paint ball: aggredita coppia francese

Genoa in cerca della reazione in Calabria: i dubbi di Blessin dalla porta all'attacco

Sampdoria: Stankovic ricevuto a Belgrado da Vucic, presidente della Serbia

Flachi: "La Sampdoria deve cambiare atteggiamento, non si possono prendere gol così" 

NOTIZIE PIÙ VISTE

ha spiegato Andrea Giachero, presidente di Spediporto. Componenti fondamentali di questa trasformazione sono il Terzo Valico e le opere accessorie, illustrate con grande dettaglio e capacità di visione da Calogero Mauceri, Commissario di Governo dell'Opera, e l'hub digitale di cui l'Internet Exchange è il primo tassello, illustrati da Alfredo Viglienzoni Direttore della Direzione Tecnologie, Digitalizzazione e Smart city del Comune di Genova. Novità come queste stanno già attirando l'attenzione di aziende tecnologiche attive su scala globale e garantendo nuove prospettive agli operatori già radicati sul territorio. La sessione pomeridiana dell'evento si è concentrata sul settore della logistica del fresco e del refrigerato, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l'ortofrutta.

Da segnalare la presentazione della seconda parte del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia dell'Osservatorio Interdisciplinare del Trasporto Alimenti e Farmaci, e

l'interessantissima esposizione "da insider" di Michele Silvestri, Supply Chain Manager, Molkerei Muller Italy sulle potenzialità inesprese e le difficoltà nascoste del trasporto del fresco intermodale via treno.

TAGS

ARTICOLO SUCCESSIVO



QUADRUPPLICAMENTO
TORTONA-VOGHERA: FINE
LAVORI NON PRIMA DEL
2029-30 (SE TUTTO VA BENE)



Fincantieri, siglato contratto integrativo aziendale. Fim Cisl Liguria: "Risultato importante per la nostra regione, coinvolti oltre 4000 lavoratori"

giovedì 27 ottobre 2022



Genova, si conclude la prima edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition

lunedì 31 ottobre 2022



Quadruplicamento Tortona-Voghera: fine lavori non prima del 2029-30 (se tutto va bene)

lunedì 31 ottobre 2022



Pannelli fonoassorbenti: Autostrade diserta la commissione, la protesta a Tursi

lunedì 31 ottobre 2022

LE NEWSLETTER

Scegli la newsletter

Iscriviti alla newsletter!

ISCRIVITI

Termini di servizio

ARTICOLI CORRELATI



giovedì 27 ottobre 2022

Porto di Genova, Basso (Pd): "Banchine, chiederò all'Autorità portuale accesso agli atti"

L'operazione sta facendo discutere, non solo gli operatori portuali genovesi



sabato 29 ottobre 2022

Aeroporto di Genova, al via due nuove rotte per la stagione invernale

Aumentano le destinazioni collegate con il Cristoforo Colombo durante la stagione invernale

□

Primocanale.it

Primocanale.it, tutti i diritti sono riservati
Testata giornalistica registrata al tribunale di Genova, n. 58/1988
Coordinamento e direzione a cura di P.T.V. Programmazioni
Telesive Spa
Telefono: +39 01053991
P.IVA:02935550109 / C.F.:06146120156
Privacy policy - Cookie Policy - Contatti
redazione@primocanale.it

© 2022 Primocanale.it - Le notizie aggiornate dalla Liguria

GRIMALDI GROUP
http://cargo.grimaldi-lines.com

PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER

L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

HOME NUMERI PRECEDENTI ARCHIVIO CONTATTI

OITAF – È ELEVATA L'ETÀ MEDIA DI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI REFRIGERATI DESTINATI AL TRASPORTO DI ALIMENTI



Ascolta



16,4 ANNI È IL DATO NAZIONALE, CON FORTI VARIAZIONI A SECONDA DELLE REGIONI

IL NORD EST NON SUPERA L'ETÀ MEDIA DI 13,9 ANNI, MENTRE AL SUD SI SALE A 17,4 ANNI

Milano, 27 ottobre 2022 – Obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. E' la fotografia del parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, grazie ai quali gli alimenti giungono sulle nostre tavole. A scattare questa fotografia è OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, che dà alle stampe il **secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia**: un'analisi puntuale di **17.529** trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

16,4 anni è l'età media dei mezzi. Si tratta di un dato nazionale, che presenta forti variazioni a livello regionale, con le aree del Nord Est che non superano un'età media di **13,9 anni** e con il Mezzogiorno fanalino di coda: nelle regioni del Sud, dove si concentra il **44,8% del parco trainati ATP**, l'età media raggiunge i **17,4 anni**.

La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è dunque costituita in massima parte da mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0° C in su, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari.

La vetustà dei mezzi è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. **Oltre il 60%** dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi flotte di trainati, quelle conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano.

Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito dell'evento **Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry – Seaside Edition**, in programma oggi presso l'Acquario di Genova. Sono intervenuti **Clara Ricozzi** (Presidente di OITAF), **Tiziana Altieri** (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), **Giuseppe Acquaro** (CEO di Terminal Italia), **Valerio Vanacore** (Responsabile delle Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia). Ha moderato l'incontro **Giuseppe Guzzardi** (Direttore Editoriale della Casa Editrice La Fiaccola).

La pubblicazione è stata preceduta da un primo volume, interamente dedicato ai veicoli refrigerati, eccetto rimorchi e semirimorchi, e presentato a Milano nello scorso mese di marzo.



Ultime News dal Quotidiano della P.A.

GIUSTIZIA

ULTIME NOTIZIE

ULTIMI VIDEO

Problem retrieving videos from provider: Not Found
Visualizza tutti i video

Gabriel Max bicolor shoes mismatched shoes odd shoes

#becolor #bedifferent

Nutrizionista Online

Nutrizionista Napoli



SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Direttore Responsabile: Angelo Scorza



ARCHIVIO | SPECIALI | EVENTI | MULTIMEDIA | SONDAGGI | LIBRERIA | **S2S AWARDS**

Cerca nel sito



SHIPPING
NAVI & CANTIERI

LOGISTICA
INTERMODALE & TRASPORTI

PORTI
SERVIZI & POLITICA

ENERGIA
TRADING & COMMODITIES

RUBRICHE
ALTRE CATEGORIE



Sei in Home » Logistica » La flotta italiana di semirimorchi refrigerati è vecchia e inquinante



Logistica

28/10/22 10:14

La flotta italiana di semirimorchi refrigerati è vecchia e

Anno 2022
N° 40

LEGGI L'ULTIMA RIVISTA

DOWNLOAD PDF ►

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

inquinante

OITAF (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci) ha presentato il suo secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia durante l'evento Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry – Seaside Edition



Consenso

Dettagli

Impostazioni degli annunci

Informazioni sui cookie

Usò responsabile dei dati

Noi e i nostri partner trattiamo i tuoi dati personali, ad esempio il tuo indirizzo IP, utilizzando tecnologie quali i cookie, per memorizzare e accedere alle informazioni sul tuo dispositivo. Ciò è finalizzato a pubblicare annunci e contenuti personalizzati, valutare pubblicità e contenuti, analizzare gli utenti e sviluppare il prodotto. Puoi scegliere chi utilizza i tuoi dati e per quali scopi.

Con il tuo consenso, vorremmo anche:

- raccogliere informazioni sulla tua posizione geografica, con un'approssimazione di qualche metro,
- Identificare il tuo dispositivo, scansionandolo attivamente alla ricerca di caratteristiche specifiche (impronte digitali).

Approfondisci come vengono elaborati i tuoi dati personali e imposta le tue preferenze nella [sezione dettagli](#). Puoi

Rifiuta

Personalizza >

Accetta tutti

Powered by **Cookiebot** by **Usercentrics**

Obso
e sen
nel s
Forw

L'ana
contr
Minis
decis
prese
anni
ATP,

La flo
a Iso
soluz
sicurezza dei prodotti alimentari.

La vetustà dei mezzi è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. Oltre il 60% dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi flotte di trainati, quelle-conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano.

Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito di una sessione di Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry – Seaside Edition durante la quale sono intervenuti Clara Ricozzi (Presidente di OITAF), Tiziana Altieri (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), Giuseppe Acquaro (CEO di Terminal Italia), Valerio Vanacore (Responsabile delle Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia). Ha moderato l'incontro Giuseppe Guzzardi (Direttore Editoriale della Casa Editrice La Fiaccola).

TAG : *autotrasporto*



[HOME](#) > [LE ALTRE NEWS](#)

Obsoleta in Italia la flotta di trainati refrigerati: 16,4 anni l'età media

28 Ottobre 2022

Iscriviti alla newsletter di Supply Chain Italy

Non **solo i veicoli**: anche la flotta di 'trainati' (ovvero rimorchi e semirimorchi) italiani dedicato al trasporto refrigerato soffre di obsolescenza, con una età media di 16,4 anni, benché con forte variazioni a seconda delle regioni. La fotografia è stata scattata da Oitaf (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci) nel secondo Libro Bianco del Trasporto Atp in Italia, che fa seguito al primo volume, pubblicato lo scorso maggio, in cui era invece stato appunto analizzato l'insieme dei veicoli.

Elaborato sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la



Motorizzazione del Mims, il nuovo report rileva una certa discrepanza tra aree del paese. Il Nord Est ha infatti rimorchi e semirimorchi che in media non superano i 13,9 anni, mentre al Sud, dove comunque si concentra il 44,8% del parco trainati Atp, questa raggiunge i 17,4 anni.

La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi Atp, conclude Oitaf, è dunque “costituita in massima parte da mezzi già declassati a isothermici normali per il trasporto da 0° C in su, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO₂ e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari”.

La vetustà dei mezzi, rileva ancora l'associazione è riconducibile al ‘conto proprio’. In altre parole oltre il 60% dei trainati presi in esame è di proprietà di aziende focalizzate su produzione e commercializzazione, che possiedono un solo mezzo, e per le quali il trasporto è un aspetto non strategico.

Il report dello scorso maggio, dedicato ai veicoli, era arrivato a conclusioni simili. Nel testo Oitaf rilevava come gran parte della flotta refrigerata italiana fosse obsoleta, ovvero include molti veicoli di categoria pre Euro 5, immatricolati prima di gennaio 2012, con però forti variazioni tra nord e sud. Nel dettaglio in Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta i furgoni refrigerati Euro 6 corrispondevano infatti al 70% e 76% rispettivamente del totale, mentre nei parchi Atp di Basilicata e Calabria solo l'8% circa dei veicoli risponde alle norme Euro 6.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPPLY CHAIN ITALY

Articolo Precedente

Amazon e P3 Logistic Parks tra i nuovi ingressi di Alis

Articoli correlati

Amazon e P3
Logistic Parks
tra i nuovi
ingressi di Alis

Zanklon apre a
Milano e si dà
alla logistica
urbana

Rimorchi e semirimorchi refrigerati: l'età media è di 16,4 anni

MILANO Obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. E' la fotografia del parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, grazie ai quali gli alimenti giungono sulle nostre tavole. A scattare questa fotografia è OITAF Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, che dà alle stampe il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia: un'analisi puntuale di trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. 16,4 anni è l'età media dei mezzi. Si tratta di un dato nazionale, che presenta forti variazioni a livello regionale, con le aree del Nord Est che non superano un'età media di 13,9 anni e con il Mezzogiorno fanalino di coda: nelle regioni del Sud, dove si concentra il 44,8% del parco trainati ATP, l'età media raggiunge i 17,4 anni. La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è dunque costituita in massima parte da mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0° C in su, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari. La vetustà dei mezzi è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. Oltre il 60% dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi flotte di trainati, quelle conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano. Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry Seaside Edition, in programma oggi presso l'Acquario di Genova. Sono intervenuti Clara Ricozzi (Presidente di OITAF), Tiziana Altieri (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), Giuseppe Acquaro (CEO di Terminal Italia) Valerio Vanacore (Responsabile delle Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia). Ha moderato l'incontro Giuseppe Guzzardi (Direttore Editoriale della Casa Editrice La Fiaccola). La pubblicazione è stata preceduta da un primo volume, interamente dedicato ai veicoli refrigerati, eccetto rimorchi e semirimorchi, e presentato a Milano nello scorso mese di marzo.





Primo richiamo negli Usa per i camion elettrici di Nikola



Un'estate di crescita per i rimorchi in Italia



Fusione nei rimorchi francesi tra Benali e Legras



Alleanza tra Mercedes e Rivian sui furgoni elettrici



Idrogeno potrebbe essere competitivo col diesel dal 2030

ASSTRA
FREIGHT AND LOGISTICS
CREATED BY PEOPLE. POWERED BY TECHNOLOGY.

ASSTRAITALIA@ASSTRAITALIA.COM
ASSTRAITALIA.COM +39 015 427 45 11

Le notizie di TrasportoEuropa ogni giorno nella tua email
ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Primo piano



Nuovo corridoio ferroviario per le merci in Ungheria

Nascerà nell'Europa orientale una nuova linea ferroviaria specializzata per le merci, che attraverserà la regione centrale dell'Ungheria, unendo da un lato Austria e Slovacchia e dall'altro il Mar Nero e i Balcani.

Podcast K44

The player is loading ...

Oitaf fa la radiografia dell'autotrasporto refrigerato

Venerdì, 28 Ottobre 2022 13:33

di Redazione



L'Italia mantiene ancora un parco consistente di rimorchi e semirimorchi per il trasporto a temperatura controllata:

sono complessivamente 17.529, con una netta prevalenza del semirimorchio (15.091 unità). Lo mostra l'ultima edizione del libro bianco Atp dell'Oitaf, sulla base dei dati della Motorizzazione sulle certificazioni Atp. La ricerca sottolinea anche l'elevata età media di questo parco, che è di 16,4 anni. La distribuzione geografica rivela che il 44,8% di questa flotta è immatricolata nel sud, dove domina la Sicilia (2814 unità), seguita piuttosto da vicino dalla Campania (2428 unità, di cui 1023 nella sola provincia di Napoli) e più a distanza dalla Puglia (1331 unità).

La seconda macro-area è il Nord-Est, col 21,5% della flotta totale. Qua la partita la giocano Veneto ed Emilia Romagna con, rispettivamente, 1727 e 1359 unità. Ma queste due regioni restano individualmente sotto la Lombardia, che ha praticamente quasi tutto il parco refrigerato del Nord-Ovest,

REGISTRATI LOGIN

cerca cerca

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

VGP PARK LEGNANO
Spazio disponibile ca. 25.000 m²
MAGGIORI INFORMAZIONI

Videocast K44

00:00 / 00:00

Notizie Brevi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Cronaca



[Notizie brevi cronaca 14 ottobre 2022](#)

Strada | autotrasportatore denunciato per falsa revisione - Strada | autotrasportatore ubriaco contro cantiere sull'A1

Normativa

[Cassazione conferma reato la manomissione del cronotachigrafo](#)

[Chiarimento Mims su permesso provvisorio di guida](#)

[Il Parlamento inserisce la logistica nel Codice Civile](#)

[Precisazione UE sul ritorno camion nel Paese di stabilimento](#)

pari a 1986 unità, col Piemonte secondo, ma a grande distanza (472 unità). Questa macro-area copre il 15,3% del parco. Nel centro è immatricolato il restante 18,3%, con prevalenza in Lazio (1177 unità), seguito dalla Sardegna (839 unità).

A questi numeri relativi ai veicoli rimorchiati bisogna aggiungere quelli delle **motrici con allestimenti isothermici** con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, che in Italia sono 40.342. In questo caso, però, al vertice della classifica regionale c'è la Lombardia, con 5818 unità, seguita dal Lazio (4196 unità), dal Veneto (4159 unità) e dalla Campania (3934 unità). Sopra le tremila unità troviamo anche Emilia-Romagna (3593) e il Piemonte (3042).

Siamo di fronte a un parco consistente, ma piuttosto datato. Infatti, il rapporto dell'Oitaf sottolinea che **l'età media nazionale è di 16,4 anni**, ma anche in questo caso emergono differenze regionali. I veicoli più vecchi sono immatricolati in Sardegna, dove l'Oitaf rileva un'età media di 22,6 anni. Seguono la Calabria (19,3 anni), le Marche (19,1 anni), la Sicilia (18,2 anni), la Campania (18,1 anni) e il Lazio (17,9 anni). Nove regioni hanno invece un parco con età media inferiore a quella nazionale. Spiccano il Trentino Alto Adige (10,6 anni), la Toscana (12,1 anni), il Veneto (14 anni) e l'Umbria (14,1 anni).



[Notizie brevi trasporto e logistica 20 ottobre 2022](#)

Strada | Ikea sperimenta camion autonomi - Strada | camion autonomi per porto in Thailandia - Strada | rifornimento d'idrogeno a Gothenborg - Logistica | vertenza alla Fercam di Ottobiano - Strada | arrestati a Lodi ladri di gasolio

UE cambia le regole per i veicoli sulle ro-ro

Mare



Sequestrati 730 chili di cocaina nel porto di Trieste

Guardia di Finanza e Dogane hanno scoperto una spedizione di 730 chilogrammi di cocaina in un container carico di caffè sbarcato nel porto di Trieste da una nave proveniente dal Sudamerica. Altri ingenti sequestri di droga sono avvenuti su tre camion fermati in varie parti d'Italia.

Autotrasporto



Cassazione conferma reato la manomissione del cronotachigrafo

Una nuova sentenza della Corte di Cassazione conferma la legittimità di applicare anche il Codice Penale alla manomissione del cronotachigrafo dei veicoli industriali. È la quarta decisione su questo argomento.

La ricerca divide il parco dei trainati **secondo le fasce di età**. Per quanto riguarda i semirimorchi, la maggioranza dei veicoli (52,6%) ha oltre 15 anni e della quota restante il 26,1% ha da 7 a 15 anni, il 9,7% da 4 a sette anni e l'11,6% fino a tre anni. Ancora più anziano è il parco dei rimorchi, perché ben il 70,3% ha più di 15 anni e il 16,9% da 7 a 15 anni, mentre il 7,2 ha da 4 a 6 anni e il 5,5% fino a tre anni.

Questa è la situazione dei veicoli, ma quale è quella delle imprese che li usano? **Le flotte di veicoli trainati censite dall'Oitaf** sono 6651 e anche in questo caso la prevalenza è al sud, con 3182 imprese, seguito dal centro e dal Nord-est – rispettivamente con 1230 e 1266 imprese – e dal Nord-ovest, con 973 imprese. L'autotrasporto refrigerato è un comparto dominato ancora da padroncini o micro-imprese. I monoveicolari con rimorchi o semirimorchi sono 4039, ossia il 60,7% del totale e le società che hanno da due a cinque veicoli sono 2033 (30,6%). Sul versante opposto troviamo solo tre società con più di 100 veicoli e 17 con un parco tra 51 e 100 veicoli.



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio
Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di

TrasportoEuropa? **Iscriviti alla nostra Newsletter** con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. **Gratuita e NO SPAM!**

[« Articolo precedente](#)

ARTICOLI CORRELATI



IAA 2022 | nuovo semirimorchio a doppio piano Langendorf



K44 video | l'innovazione nei rimorchi allo IAA 2022



Un'estate di crescita per i rimorchi in Italia

Aereo



Amazon Air noleggia dieci Airbus A330-300F

La compagnia aerea di Amazon annuncia il noleggio di dieci Airbus A330-300F da Altavair, che diventeranno operativi alla fine del 2023. Oggi la sua flotta conta 110 apparecchi.

Ferrovia



Ferrovia AlpTransit da completare, ma per Berna non è prioritaria

Le ferrovie e la Confederazione svizzera non intendono investire ulteriori risorse, per almeno altri trent'anni, sull'asse ferroviario AlpTransit, che resta comunque da completare. Previsto solo il raddoppio dei binari sull'intera lunghezza della galleria di base del Lötschberg.

Camion vuoto, che fare?

DA	A
Trieste	Fano
Reggio Emilia	Roma
Venezia	Torino

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE
RIVISTA
ACCEDI
ABBONAMENTO

VIAGGIO IN ELETTRICO

Vi aspettiamo a Ecomondo
Padiglione Hall A5C5 STAND 1

SCOPRI DI PIÙ

Volvo Trucks Driving program

NEWS
PROFESSIONE
PRODOTTO
LE RISPOSTE DEGLI ESPERTI
DOPOLAVORO
BLOG
LEGGI LA RIVISTA

Home › Professione › Finanza e mercato › La mozzarella che avete mangiato ieri sera ha viaggiato su un veicolo di 16,4 anni

PROFESSIONE | FINANZA E MERCATO

La mozzarella che avete mangiato ieri sera ha viaggiato su un veicolo di 16,4 anni

È un'età veneranda quella del parco veicolare italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, che l'OITAF ha calcolato all'interno del secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia. Un'età che al Sud – dove si concentra una fetta importante del totale (44,8%) – va oltre l'età media e raggiunge i 17,4 anni e al Nord Est mostra il volto più giovane (13,9 anni). Comunque decrepito rispetto ai cinque anni della Francia. Ma un'età giustificata dal troppo conto proprio circolante, pari al 60% del mercato, gestito da produttori, spesso interessati a promuovere un'immagine «bio» dei propri prodotti, ma non a rinnovare veicoli distanti dal loro core business

Di **Redazione** - 28 Ottobre 2022

ENJOY MORE.

Per chi si merita di più.
L'Actros L Edition 3.

Scopri ora

Nome utente

Password

Accedi

Ricordami

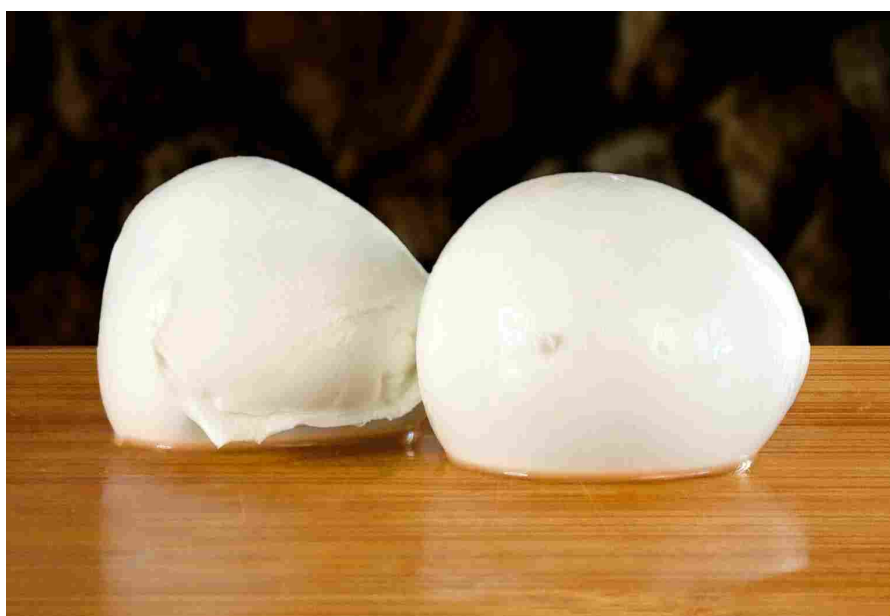
ABBONATI
ORA!

10 NUMERI di
UOMINI E TRASPORTI

1 ANNO di
ABBONAMENTO ONLINE

ACQUISTA

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - 381 ottobre 2022



Fate mente locale sulla mozzarella che avete mangiato ieri sera: sapete attraverso quale contenitore mobile è arrivata fino alla vostra tavola? Rispondere: «il camion», non vale. Tutto ciò che arriva sulle nostre tavole viaggia in camion, perlomeno in ultima battuta. La domanda si riferisce, invece, a quell'allestimento che il camion si porta dietro e serve a **conservare alla giusta temperatura gli alimenti trasportati**: rimorchi e semirimorchi refrigerati. Ebbene, in Italia – come ha quantificato **OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci**, all'interno del secondo **Libro Bianco del Trasporto ATP** in Italia, presentato il 27 ottobre a Genova – ce ne sono in giro la bellezza di **17.529**. E con tutto ciò che si mangia è anche normale.

La cosa anomala è che in media raggiungono **un'età media di 16,4 anni**.

La cosa anomala è che questi mezzi **nel 60% dei casi sono di proprietà dello stesso produttore o della società commerciale** che si occupa di distribuire la mozzarella. Quindi, una realtà spesso molto piccola e che interpreta il trasporto in conto proprio non come attività principale, ma come accessorio ad altro.

La cosa anomala è che la stessa società che magari promuove il valore ambientale che



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

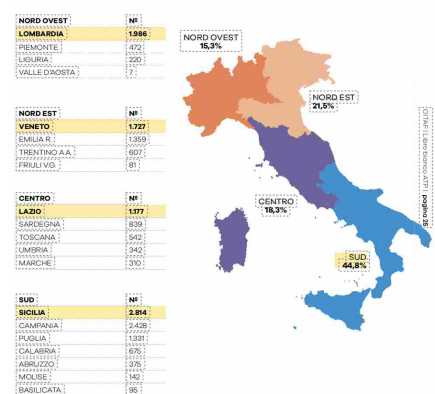
138294

sprigiona dalla mozzarella che produce, etichettandola con qualche suffisso evocativo (del tipo «bio»), **poi affida questo prodotto green a veicoli geriatrici**, con tutto ciò che ne consegue in termini di inquinamento.

La cosa anormale è che, quindi, la flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è costituita per la stragrande maggioranza da **mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0° C in su**, malgrado da lungo tempo esistano in commercio soluzioni avanzate per efficientare i consumi, per ridurre le emissioni di CO₂ e di altri inquinanti e per garantire ai prodotti alimentari che consumiamo un'adeguata sicurezza.

Ci sono **eccezioni**, per carità, ma sono **confinati a qualche decina di casi**, vale a dire quelle mosche bianche rappresentate da **grandi flotte di trainati operanti in conto terzi** e in grado quindi di generare significative economie di scala. Ma si tratta, appunto, di una sparuta minoranza.

La distribuzione territoriale della flotta di allestimenti refrigerati



Poi ci sono le disparità territoriali e queste, in definitiva, sono normali. Nel senso che te le aspetti. Non stupisce, infatti, che **il 44,8% degli allestimenti frigo in Italia alberghi al Sud**, perché è da lì che parte quel *made in Italy* tanto apprezzato non soltanto al Nord, ma anche **oltre frontiera**. Ma a portarcelo – ci informa lo studio di OITAF – **non sono vettori nazionali, ma le grandi flotte dell'Europa orientale che di fatto controlla il grosso del trasporto internazionale, perché**

quella italiana, al pari di quella francese (che raggiunge comunque i 120.000 veicoli da trasporto con un certificato ATP e circa 150.000 veicoli in totale) **è tutta concentrata sul nazionale**. E allora, tutto sommato non stupisce (malgrado preoccupi) che nella fascia di mercato più a **Sud dell'Italia l'età media sia addirittura superiore del dato nazionale, toccando la bellezza dei 17,4 anni**. Anche se, a dirla tutta **i 13,9 anni del Nord Est non sono chissà quale vanto**, considerando che i ricordati cugini **francesi non vanno oltre i cinque anni di età media**.

E se vi abbiamo rovinato la cena, ce ne scusiamo tanto...



Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry – Seaside Edition. Sono intervenuti Clara Riccozi (Presidente di OITAF), Tiziana Altieri (curatrice dell'opera e Vice Direttore di Vie & Trasporti), Giuseppe Acquaro (CEO di Terminal

Italia), Valerio Vanacore (Responsabile delle Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia). Ha moderato l'incontro Giuseppe Guzzardi (Direttore Editoriale della Casa Editrice La Fiaccola). Tutti i partecipanti (tranne Tiziana Altieri) compaiono in questa foto

Riproduzione riservata ©

Ti è piaciuto questo articolo? Condividilo con i tuoi amici



Per restare aggiornato, iscriviti alla newsletter

Email

Inserisci la tua Email

Accetto la [Privacy Policy](#)

ISCRIVITI



Articolo precedente

Contro i viaggi a vuoto partnership tra Golia e Timocom

Articolo successivo

Ecomondo | «Il cerchio del continuo ritorno»: un workshop di Federtrasporti sul valore del trasporto nell'economia circolare



Redazione

La redazione di Uomini e Trasporti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Publicato il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia di OITAF

(FERPRESS) – Milano, 27 OTT – Obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. E' la fotografia del parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati, grazie ai quali gli alimenti giungono sulle nostre tavole. A scattare questa fotografia è OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, che dà alle stampe il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia: un'analisi puntuale di 17.529 trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI.

L'abbonamento per un anno a **Ferpress** costa solo **€ 300,00 + iva**.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it

CONDIVIDERE:



**TTS
ITALIA**

NEWSLETTER
TTS ITALIA
OTTOBRE 2022

Disponibilità di dati e informazioni alla base dell'innovazione tecnologica.
Intervista a Mauro Bonaretti.



E ancora:
Il commento di Olga Landolfi Istituzioni&Policy
Socio del mese
Progetti del mese
Novità da Soci ed Enti Locali
Le attività di TTS Italia
Le opportunità in scadenza

AUTOTRASPORTO

Il parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati è costituito da mezzi obsoleti

L'OITAF presenta il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia

Milano

27 ottobre 2022

inforMARE. Il parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati è costituito da mezzi obsoleti, inquinanti e scarsamente efficienti in termini energetici. Lo ha evidenziato OITAF - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci in occasione della presentazione odierna del proprio secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia: un'analisi puntuale di 17.529 trainati, tra rimorchi e semirimorchi destinati al trasporto a temperatura controllata, sulla base dei dati raccolti negli archivi della Direzione Generale per la Motorizzazione presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Il documento specifica che l'età media dei mezzi è di 16,4 anni e precisa che si tratta di un dato nazionale che presenta forti variazioni a livello regionale, con le aree del Nord Est che non superano un'età media di 13,9 anni e con il Mezzogiorno fanalino di coda: nelle regioni del Sud, dove si concentra il 44,8% del parco trainati ATP, l'età media raggiunge i 17,4 anni.

La flotta italiana di rimorchi e semirimorchi ATP è dunque costituita in massima parte da mezzi già declassati a Isotermici Normali per il trasporto da 0° C in su, nonostante da diversi anni siano presenti sul mercato soluzioni avanzate che consentono di efficientare i consumi, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti e la sicurezza dei prodotti alimentari.

La vetustà dei mezzi - spiega OITAF - è riconducibile in ultima analisi ad una netta prevalenza del conto proprio nello scenario del trasporto a temperatura controllata. Oltre il 60% dei trainati presi in esame è infatti di proprietà di aziende focalizzate sulla produzione e sulla commercializzazione, che possiedono un solo mezzo e che intendono il trasporto come strumento necessario ma non strategico. Le grandi flotte di trainati, quelle conto terzi che potrebbero applicare economie di scala, sono solo poche decine e rappresentano quindi una rarità nel panorama italiano.

TRASPORTO MARITTIMO

Grimaldi formalizza con China Merchants Industry Holdings la commessa per cinque PCTC

Hong Kong

Opzioni per altre cinque navi dello stesso tipo, della capacità di 9.000 ceu



Elpi Petraki

ASSOCIAZIONI

Elpi Petraki è la nuova presidente di WISTA International

Ginevra

Subentra a Despina Theodosiou

LOGISTICA

Nel terzo trimestre i ricavi del gruppo logistico DSV sono aumentati del +22,2%

Hedehusene

Calo dei volumi di spedizioni aeree. Attenuazione del trend di crescita delle spedizioni via mare



PROSSIME PARTENZE

MAPS

Visual Sailing List

Google Maps

TEXT

- Porto di partenza
- Porto di destinazione:
 - per ordine alfabetico
 - per nazione
 - per zona geografica

TRASPORTO MARITTIMO

L'ICS propone di creare un fondo per

Il secondo volume del Libro Bianco è stato presentato nell'ambito dell'evento Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry - Seaside Edition, in programma oggi presso l'Acquario di Genova. Sono intervenuti Clara Ricozzi (presidente di OITAF), Tiziana Altieri (curatrice dell'opera e vice direttore di "Vie & Trasporti"), Giuseppe Acquaro (CEO di Terminal Italia), Valerio Vanacore (responsabile delle Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia). Ha moderato l'incontro Giuseppe Guzzardi (direttore editoriale della Casa Editrice La Fiaccola). La pubblicazione è stata preceduta da un primo volume, interamente dedicato ai veicoli refrigerati, eccetto rimorchi e semirimorchi, e presentato a Milano nello scorso mese di marzo. (1/1)

»» Archivio notizie

DALLA PRIMA PAGINA

AUTOTRASPORTO

Il parco italiano di rimorchi e semirimorchi refrigerati è costituito da mezzi obsoleti

Milano

L'OITAF presenta il secondo Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia

TRASPORTO MARITTIMO

Prysmian Powerlink ha aderito alla Confederazione Italiana Armatori

Roma

La società è attiva nel segmento della produzione e installazione di sistemi in cavo sottomarino

Merlo (Federlogistica): no alla partecipazione di cinesi alla gestione di terminal portuali italiani



COSCO Shipping Ports opera già nel porto di Vado Ligure

PORTI

CANTIERI NAVALI

incentivare l'uso di fuel navali a basse emissioni

Londra

Verrebbe finanziato con un contributo obbligatorio per tonnellata di CO2 emessa dalle navi e le risorse verrebbero utilizzate per premiare le navi che tagliano le loro emissioni

BANCA DATI

- Armatori
- Spedizionieri
- Agenzie marittime
- Riparatori e costruttori navali
- Provveditori e appaltatori navali
- Autotrasportatori

PORTI

Porti italiani:

- Ancona
- Augusta
- Bari
- Brindisi
- Cagliari
- Carrara
- Civitavecchia
- Genova
- Gioia Tauro
- La Spezia
- Livorno
- Napoli
- Palermo
- Piombino
- Ravenna
- Salerno
- Savona
- Taranto
- Trapani
- Trieste
- Venezia

Interporti italiani: elenco

Porti del mondo: mappa

MEETINGS

LOGISTICA

Domani un workshop on-line sulle strategie di Italia e Piemonte per il trasporto su strada a zero emissioni

On-line

Si terrà sulla piattaforma Zoom

»» Archivio

TRASPORTO MARITTIMO

Serata conviviale del Propeller Club di Genova sulle professionalità marittime genovesi

Genova

Si terrà il prossimo 26 ottobre

RASSEGNA STAMPA

NEWS *briefs*

Lapid signs Lebanon-Israel maritime boundary deal

(The Jerusalem Post)

Dubai company eyeing takeover and lease of Ports of Auckland business

(The New Zealand Herald)

»» Archivio

FORUM

dello Shipping e della Logistica



Al via oggi Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, seaside edition

Levento promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa col patrocinio del comune di Genova e la collaborazione di Liguria International, si tiene dal 26 al 28 ottobre, con la conferenza principale in programma giovedì 27 presso l'Auditorium dell'Acquario (per il programma della giornata: <https://bit.ly/3sx9y9k>). Tale conferenza si articolerà su tre sessioni tematiche. Dopo un'introduzione di testimonianze di personalità di spicco della vita cittadina che sono approdate a Genova e ne hanno scoperto le straordinarie ricchezze e potenzialità, la mattinata si aprirà con una ricognizione delle caratteristiche e i punti di forza delle aree logistiche liguri e dei collegamenti marittimi e terrestri che vi fanno capo e che portano alla rete di centri logistici e distributivi che vanno dal basso Piemonte a Piacenza, un vero retroporto remoto. Il ruolo leader di Genova e della Liguria è chiamato a rafforzarsi di fronte ai cambiamenti che si stanno verificando nel mondo della logistica e dello shipping, di cui la sessione fornirà una fotografia aggiornatissima. In questo filone si situa l'iniziativa che il comune di Genova sta portando avanti per facilitare lo stanziamento di nuove realtà aziendali, anche internazionali, sul territorio. La sessione di chiusura della mattinata è tutta rivolta al futuro. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. I progetti per la Valpolcevera, il terzo valico e le opere accessorie, l'hub digitale di cui l'Internet Exchange è il primo tassello sono i punti forti di questa panoramica. Levento nel pomeriggio si concentra invece su un settore verticale, quello del fresco e del refrigerato, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l'ortofrutta. La sessione ospiterà anche la presentazione del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia di OITAF, con un focus sui trainati, veicolo fondamentale per l'intermodale acqua-ferro-gomma. La partecipazione alla conferenza principale è gratuita e aperta agli operatori professionali del settore:



TEMI DEL GIORNO:

DIALOGO

A Genova arriva "Smi Seaside Edition": la logistica incontra l'industria e il digitale

Dal 26 al 28 ottobre l'evento promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



di Redazione

24 Ottobre 2022

19:36

 COMMENTA

 2 min

 STAMPA


Genova. L'evento di riferimento per il dialogo tra economia produttiva e logistica a livello nazionale sbarca a Genova con una edizione dedicata al capoluogo ligure.

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition, promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa e organizzato da ClickUtility Team col patrocinio del Comune di Genova e la collaborazione di Liguria International, si svolgerà dal 26 al 28 ottobre, con la conferenza principale in programma giovedì 27 presso il centro convegni dell'Acquario.

"Vogliamo farci promotori di una serie di proposte che guardino al futuro del territorio integrando blue economy, tecnologia e sostenibilità ambientale – spiega il direttore generale di Spediporto, **Giampaolo Botta** -. Dobbiamo avere una visione aggiornata di ciò che la nostra economia richiede per poter essere attrattiva verso gli investitori internazionali. Dobbiamo offrire semplificazioni (ZIs), capacità dati (5G), sostenibilità ecologica e una nuova integrazione tra eccellenze del territorio in ottica occupazionale".

Per il presidente di Spediporto **Andrea Giachero** "è giunto il momento di riprendere in mano temi ed argomenti che erano rimasti sospesi nel limbo del Covid. Le relazioni internazionali, che sono sempre state elemento caratterizzante l'attività di Spediporto, riprenderanno con la volontà di riportare a Genova un nuovo e rinnovato interesse ad investire ed operare. Non solo porto e logistica, ma anche tecnologia e start up progettuali caratterizzeranno i nostri incontri seminariali aperti ad un pubblico ampio, non esclusivamente del settore. La città deve incuriosirsi e partecipare".

IL PROGRAMMA IN SINTESI

La conferenza principale di Shipping, *Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition* si articolerà su tre sessioni tematiche. Dopo un'introduzione di testimonianze di personalità di spicco della vita cittadina che sono approdate a Genova e ne hanno scoperto le straordinarie ricchezze e potenzialità, la mattinata si aprirà con una ricognizione delle caratteristiche ed i punti di forza delle aree logistiche liguri e dei collegamenti marittimi e terrestri che vi fanno capo e che portano alla rete di centri logistici e distributivi che vanno dal Basso Piemonte a Piacenza, un vero retroporto remoto.

Il ruolo leader di Genova e della Liguria è chiamato a rafforzarsi di fronte ai cambiamenti che si stanno verificando nel mondo della logistica e dello shipping, di cui la sessione fornirà una fotografia aggiornatissima. In questo filone si situa l'iniziativa che il Comune di Genova sta portando avanti

DELLA STESSA CITTÀ

DIALOGO

A Genova arriva "Smi Seaside Edition": la logistica incontra l'industria e il digitale

TAGLIO DEL NASTRO

Museo nazionale dell'emigrazione italiana: venerdì 28 ottobre l'inaugurazione della sezione sport

INIZIATIVE

Beigua in action, fine settimana di pulizia scientifica in spiaggia

beigua

PIÙ POPOLARI

FOTO

VIDEO



per facilitare lo stanziamento di nuove realtà aziendali, anche internazionali, sul territorio.

La sessione di chiusura della mattinata è tutta rivolta al futuro. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. I progetti per la Valpolcevera, il Terzo Valico e le opere accessorie, l'hub digitale di cui l'Internet Exchange è il primo tassello sono i punti forti di questa panoramica.

L'evento nel pomeriggio si concentra invece su un settore verticale, quello del fresco e del refrigerata, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l'ortofrutta. La sessione ospiterà anche la presentazione del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia di OITAF, con un focus sui trainati, veicolo fondamentale per l'intermodale acqua-ferro-gomma.



Più informazioni

📍 Spediporto 📍 Genova

- menu ▾
- comuni ▾
- Liguria24 ▾
- servizi ▾
- cerca 🔍

seguici su

[f seguici su facebook](#)

[t seguici su twitter](#)

[📡 feed rss](#)

Genova24
GENOVA POST

Genova24 - Copyright © 2010 - 2022 - Testata associata ANSO - edito da Edinet Srl - P.I. 01438900092

Direttore responsabile: Andrea Chiovelli

Registrato presso Tribunale di Savona N° 571/06



[Informativa cookie](#) | [Impostazioni cookies](#) | [Informativa Privacy](#) | [Copyright](#)



Notizie - Opinioni - Immagini

PRIMA PAGINA CRONACA POLITICA ATTUALITÀ **ECONOMIA** SANITÀ INNOVAZIONE EVENTI CULTURA AL DIRETTORE SPORT TUTTE LE NOTIZIE

MUNICIPI

GENOVA PROVINCIA REGIONE LEVANTE EUROPA

ABBONATI

/ **ECONOMIA**

Mobile Facebook Instagram Twitter RSS Direttore Archivio Meteo

CHE TEMPO FA

ECONOMIA | 24 ottobre 2022, 13:25

IN BREVE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

RUBRICHE

Felici e veloci
A casa con l'Architetto
Liguria: storia, leggenda e attualità
Pronto condominio
#ILBELLOCISALVERÀ
Stadio Aperto
Genova: la Voce del Cuore
Samp: la Voce del Cuore
Persone & Aziende: il mondo di AIDP
Nautica
Meraviglie e leggende di Genova
Gen Z - il mondo dei giovani
Dritto al punto... con la psicologa
Speciale
Fotogallery
Videogallery

ACCADEVA UN ANNO FA



1 ANNO FA

Cronaca

Tre persone sono rimaste ferite per la caduta di cavi elettrici dalla sopraelevata



1 ANNO FA

Sport

Memorial Marco Di Capua: a Chiavari grande successo per la sfida benefica con protagonista la Nazionale Cantanti (FOTO)



1 ANNO FA

Municipio Medio Levante

A Boccadasse 'Sintonie, Suggestioni tra pittura e parola'

[Leggi tutte le notizie](#)

Economia produttiva e logistica, a Genova un evento dedicato

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition, promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa si svolgerà dal 26 al 28 ottobre



L'evento di riferimento per il dialogo tra economia produttiva e logistica a livello nazionale sbarca con una edizione dedicata a Genova. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition, promosso da Spediporto, Regione Liguria e International Propeller Clubs Port of Genoa e organizzato da ClickUtility Team col patrocinio del Comune di Genova e la collaborazione di Liguria International, si svolgerà dal 26 al 28 prossimi, con la conferenza principale in programma giovedì 27 presso il centro convegni dell'Acquario.

Botta "vogliamo farci promotori di una serie di proposte che guardino al futuro del territorio integrando Blue Economy, Tecnologia e sostenibilità ambientale. Dobbiamo avere una visione aggiornata di ciò che la nostra economia richiede per poter essere attrattiva verso gli investitori internazionali. Dobbiamo offrire semplificazioni (ZLS), capacità dati (5G), sostenibilità ecologica e una nuova integrazione tra eccellenze del territorio in ottica occupazionale."

Per il Presidente di Spediporto "è giunto il momento di riprendere in mano temi ed argomenti che erano rimasti sospesi nel limbo del Covid. Le relazioni internazionali, che sono sempre state elemento caratterizzante l'attività di Spediporto, riprenderanno con la volontà di riportare a Genova un nuovo e rinnovato interesse ad investire ed operare. Non solo porto e logistica, ma anche tecnologia e start up progettuali caratterizzeranno i nostri incontri seminari aperti ad un pubblico ampio, non esclusivamente del settore. La città deve incuriosirsi e partecipare."

La conferenza principale di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition si articolerà su tre sessioni tematiche. Dopo un'introduzione di testimonianze di personalità di spicco della vita cittadina che sono approdate a Genova e ne hanno scoperto le straordinarie ricchezze e potenzialità, la mattinata si aprirà con una ricognizione delle caratteristiche ed i punti di forza delle aree logistiche liguri e dei collegamenti marittimi e terrestri che vi fanno capo e che portano alla rete di centri logistici e distributivi che vanno dal Basso Piemonte a Piacenza, un vero retroporto remoto. Il ruolo leader di Genova e della Liguria è chiamato a rafforzarsi di fronte ai cambiamenti che si stanno verificando nel mondo della logistica e dello shipping, di cui la sessione fornirà una fotografia aggiornatissima. In questo filone si situa l'iniziativa che il Comune di Genova sta portando avanti per facilitare lo stanziamento di nuove realtà

🕒 Lunedì 24 ottobre

Economia produttiva e logistica, a Genova un evento dedicato
(h. 13:25)



Fincantieri; ribaltamento a mare, Fim Cisl Liguria: "Così l'occupazione nel cantiere di Sestri Ponente aumenterà di una volta e mezza"
(h. 11:59)



Incostituibile l'obbligo per i coniugi di scegliere una sola casa di residenza
(h. 07:42)

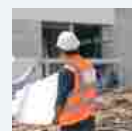


Il report della Cgia sulla crescita nel 2023, per Genova previsioni negative
(h. 07:16)

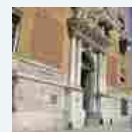


🕒 domenica 23 ottobre

Edilizia: semplificazione e nuove procedure informatizzate per i professionisti del settore
(h. 12:14)



'No carovita day', il 26 ottobre presidio davanti alla prefettura
(h. 12:07)



GINO spa inaugura il nuovo Show-room BMW & MINI di Massa
(h. 08:30)



🕒 sabato 22 ottobre

Noleggio veicoli, operativo dal 24 Ottobre il nuovo sistema informativo CaRGOS
(h. 09:18)



Cura dei denti, tra innovazione e nuove tecnologie
(h. 07:00)



🕒 venerdì 21 ottobre

Podium Advanced Technologies di Pont Saint Martin ha completato la ventesima Lancia Delta Futurista
(h. 17:05)



[Leggi le ultime di: Economia](#)



aziendali, anche internazionali, sul territorio.

La sessione di chiusura della mattinata è tutta rivolta al futuro. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. I progetti per la Valpolcevera, il Terzo Valico e le opere accessorie, l'hub digitale di cui l'Internet Exchange è il primo tassello sono i punti forti di questa panoramica. L'evento nel pomeriggio si concentra invece su un settore verticale, quello del fresco e del refrigerata, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l'ortofrutta. La sessione ospiterà anche la presentazione del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia di OITAF, con un focus sui trainati, veicolo fondamentale per l'intermodale acqua-ferro-gomma.



Segui il nostro giornale anche su **Telegram!**
Ricevi tutti gli aggiornamenti in tempo reale
iscrivendoti gratuitamente.

UNISCITI

Ti potrebbero interessare anche:

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2018 - 2022 lNazionale.it - Partita Iva: IT 03401570043 - Credits | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)

Trasporti & infrastrutture Shipping

Il sistema portuale genovese in vetrina per attrarre nuove aziende dal 26 al 28 ottobre

Prima edizione genovese di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, seaside edition. Il 27 la conferenza principale

Da **Emanuela Mortari** - 24 Ottobre 2022 14:23



Resta informato con

OGNI SERA LE NOTIZIE PRINCIPALI DI BJ LIGURIA SUL TUO TELEFONO

SU WHATSAPP: SALVA IL NUMERO 3938878103 NELLA TUA RUBRICA MANDA UN MESSAGGIO CON SCRITTO: NOTIZIE ON

SU TELEGRAM: CERCA IL CANALE t.me/BjLigurianews Servizio attivo dal lunedì al venerdì

BPER: Banca

BANCA CARIGE
Gruppo BPER Banca

Solida, vicina,

bper.it | carige.it

Messaggio Istituzionale

Presentare i vantaggi di utilizzare i porti genovesi, far dialogare l'economia produttiva e la logistica a livello nazionale. Questo l'obiettivo della prima edizione genovese di **Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, seaside edition**, promosso da Spediporto, Regione Liguria e International

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Propeller Clubs Port of Genoa e organizzato da ClickUtility Team col patrocinio del Comune di Genova e la collaborazione di Liguria International.

L'appuntamento si svolgerà dal **26 al 28 ottobre prossimi**, con la conferenza principale in programma **giovedì 27** al centro convegni dell'Acquario.

«Mai come oggi siamo stati coesi – afferma il presidente di Spediporto **Andrea Ghiachero** – parliamo di progetti che diventeranno essenziali per ripresa economica nostro paese. Genova sta dimostrando anche con questo evento far incontrare il mondo dell'industria con quello della logistica portuale. Intendiamo presentare a investitori nazionali ed esteri gli asset del nostro sistema logistico portuale. Uno di questi è la Zona logistica semplificata che creerà valore aggiunto al territorio. L'aeroporto è un altro elemento su cui dover investire. Tutti questi progetti incentivano l'effetto reshoring, ossia il rientro a casa delle aziende che in precedenza avevano portato la produzione fuori dai confini».

Giampaolo Botta, direttore generale di **Spediporto**, aggiunge: «Numerose aziende che non lavorano a Genova sono interessate a venire e a conoscere il nostro sistema, ma anche a venire per raccontarci quali sono le loro intenzioni sul territorio. Abbiamo cercato di coinvolgere realtà magari distanti che si servono del porto per l'approvvigionamento delle merci.

Green logistic valley e zona logistica semplificata sono i nostri punti di forza che vorremmo sviluppare. Abbiamo avuto la conferma di qualche partecipante estero e anche il settore della tecnologia è rappresentato.

Davide Falteri, consigliere delegato del Comune di Genova in materia di nuovi insediamenti aziendali sul territorio, sottolinea che il porto è la porta d'accesso per l'Europa: «Non lo dobbiamo mai dimenticare e senza l'infrastruttura si va poco lontano. Tuttavia dobbiamo anche pensare che abbiamo un altro porto, quello digitale, che rende competitivo il nostro territorio. Spesso vedo confusione tra l'idea di rendere digitale la piattaforma logistica e il rapporto tra chi fa girare la merce. Sono aspetti che vanno sperimentati con gli imprenditori. Un primo passo – concorda Falteri – è definire bene le proposte di ZIs e zona franca».

«È giunto il momento di riprendere in mano temi e argomenti che erano rimasti sospesi nel limbo del Covid – dichiara Botta – le relazioni internazionali, che sono sempre state elemento caratterizzante l'attività di Spediporto, riprenderanno con la volontà di riportare a Genova un nuovo e rinnovato interesse ad investire e operare. Non solo porto e logistica, ma anche tecnologia e start up progettuali caratterizzeranno i nostri incontri seminariali aperti ad un pubblico ampio, non esclusivamente del settore. La città deve incuriosirsi e partecipare».

La conferenza principale di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, Seaside Edition si articolerà su **tre sessioni tematiche**. Dopo un'introduzione di testimonianze di personalità di spicco della vita cittadina che sono approdate a Genova e ne hanno scoperto le straordinarie ricchezze e potenzialità, la mattinata si aprirà con una ricognizione delle caratteristiche

e dei punti di forza delle aree logistiche liguri e dei collegamenti marittimi e terrestri che vi fanno capo e che portano alla rete di centri logistici e distributivi che vanno dal Basso Piemonte a Piacenza, un vero retroporto remoto. Il ruolo leader di Genova e della Liguria è chiamato a rafforzarsi di fronte ai cambiamenti che si stanno verificando nel mondo della logistica e dello shipping, di cui la sessione fornirà una fotografia aggiornatissima.

La sessione di chiusura della mattinata è tutta rivolta al **futuro**. Nuove connessioni fisiche e digitali porteranno a breve al rafforzamento del ruolo di Genova come destino e origine di traffici di merci e flussi di dati, che non transiteranno solo ma verranno lavorati sul posto. I progetti per la val Polcevera, il Terzo Valico e le opere accessorie, l'hub digitale di cui l'Internet Exchange è il primo tassello sono i punti forti di questa panoramica.

L'evento nel pomeriggio si concentra invece su un settore verticale, **quello del fresco e del refrigerata**, un ambito importantissimo per la Liguria tutta, che ospita eccellenze nella lavorazione della frutta, delle conserve, è un hub logistico primario per la carne e l'ortofrutta. La sessione ospiterà anche la **presentazione del Libro Bianco sul trasporto refrigerato in Italia di Oitaf**, con un focus sui trainati, veicolo fondamentale per l'intermodale acqua-ferro-gomma.

La partecipazione alla conferenza principale è gratuita e aperta agli operatori professionali del settore previa **registrazione**. Il dettaglio della conferenza è disponibile **qui**.

TAG andrea giachero davide falteri Giampaolo Botta
Shipping Forwarding&Logistics meet Industry seaside edition Spediporto

Articolo precedente

Sarzana, a 8 anni dalla chiusura del Tribunale apre lo Sportello di Prossimità

Prossimo articolo

Connessioni: il nuovo progetto di Mirabilia fa rete tra le imprese "Top of the Pid"

ARTICOLI CORRELATI ALTRI ARTICOLI



Shipping

Ministero del Mare, politica e operatori liguri: «Meglio una delega ai porti nel Mims»



Shipping

A Genova lo Shipping meets Industry per mostrare potenzialità degli hub logistici e portuali liguri



Enti Pubblici

Azione-Italia Viva: i candidati in Liguria



Trasporti

Genova: riunito il tavolo di logistica integrata porto-città



Enti associativi

Spediporto: Andrea Giachero è il nuovo presidente



Enti associativi

Gronda, Green logistic valley e un nuovo livello di Port Community System: le priorità di Spediporto



LASCIA UNA RISPOSTA

Commenta:

Nome*

E-mail:*

Sito web:

Pubblica il commento

Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. [Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.](#)

[Cookie Policy](#) [Privacy Policy](#)

Aut. Tribunale di Genova n. 15/2005 del 16 luglio 2005 ISSN 1973-4069 | redazione@bizjournal.it - Editore Media4puntozero srl via Maragliano 10, 16121 Genova - Italia C.F. 02487770998

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Temperatura Controllata È il timoniere di DIF, primo network italiano nel trasporto 0-4 gradi

Il Ceo Umberto Torello entra nel CTS di Oitaf

di **Lino Sinari**
Montoro

Ammministratore Unico DIF Network, Umberto Torello è entrato a far parte del CTS (Comitato Tecnico Scientifico) di OITAF (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci), composto da rappresentanti del mondo accademico, imprenditoriale e associativo. A darne notizia è stato lo stesso OITAF, evidenziando la preziosa esperienza sul campo del manager campano: "Diamo il benvenuto a Umberto Torello nel Comitato Tecnico Scientifico. Umberto è COO del Gruppo Torello nonché Presidente della Sezione Trasporto Prodotti Alimentari di ANITA e di Transfrigoroute Italia, e porta nel CTS l'esperienza di quello che oggi è il primo gruppo italiano nel trasporto refrigerato a 0-4 gradi. Umberto collabora già da diverso tempo con OITAF. Ha partecipato al Tavolo

di Lavoro per il Trasporto di Vino ed Olio EVO e più di recente ha contribuito al Libro Bianco sull'ATP in Italia. Chi lo conosce e ha lavorato con lui ne apprezza la praticità, il suo andare direttamente al nocciolo del problema, e la sua capacità di cogliere opportunità non appena si manifestano. Un esempio è l'adozione delle raccomandazioni OITAF per il trasporto di vino e olio a temperatura controllata da parte del suo Gruppo, primo in Italia".

"Sono grato - il commento di Umberto Torello - di far parte dell'Osservatorio che esprime da tempo grande valore tecnico-scientifico su argomenti di cruciale importanza anticipando spesso problematiche e necessità di noi player del trasporto. Sono professionisti esperti nei loro ambiti di attività e il loro è un lavoro che lungo tutto l'anno si confronta su temi come la protezione e lo sviluppo di raccomandazioni a tutela di prodotti sensibili al momento lasciati fuori dal



Amministratore Unico DIF Network, **Umberto Torello** è entrato a far parte del CTS di Oitaf

protocollo ATP. Gli ultimi studi riguardano proprio le giuste pratiche per il trasporto e la logistica di due prodotti termosensibili, vino e olio EVO, al quale ho anche io dato il mio contributo sia in sede 'teorica' che 'pratica' con l'adozione immediata delle raccoman-

dazioni da parte di DIF Network". L'ingresso di Torello nel CTS come rappresentante del mondo imprenditoriale mira a una sinergia tra industria logistica e partner scientifico, a difesa della produzione food & beverage made in Italy e del consumatore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



138294



TRENDING

Sailpost punta alla crescita, grazie a un direct lending da 5 milio...



Cerca...



GIORNALE DELLA LOGISTICA

PROTAGONISTI # IDEE # SOLUZIONI # TECNOLOGIE PER LA SUPPLY CHAIN



- NEWS
- ARCHIVIO RIVISTE
- INTERVISTE
- CASE HISTORY
- 4CHIACCHIERE
- MAGAZZINO DEL MESE
- REAL ESTATE
- AGENDA
- ACQUISTA

SEI IN: Home » News » Il Libro Bianco ATP di OITAF: trasporto refrigerato controllato speciale



Il Libro Bianco ATP di OITAF: trasporto refrigerato controllato speciale

DA REDAZIONEGLD IL 30 GIUGNO 2022

NEWS



Smart Intralogistics Solutions

Scopri il nuovo sito web di Kardex.

CLICCA QUI



ARTICOLI RECENTI

Il Libro Bianco ATP di OITAF: trasporto refrigerato controllato speciale

A-SAFE per Pernod Ricard Italia: sicuri non si nasce, ma si diventa

Sailpost punta alla crescita, grazie a un direct lending da 5 milioni di euro con Azimut Direct

Dalmine LS per Brazzale: rispettare la tradizione innovando

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il trasporto refrigerato ha un impatto decisivo sulla qualità e sulla sicurezza dei cibi e delle bevande che consumiamo ogni giorno. Partendo da questa consapevolezza e dalla mancanza di un quadro chiaro di buone pratiche condivise per quest'ambito, **OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci** – ha realizzato il primo Libro Bianco ATP, dedicato al trasporto a temperatura controllata in Italia, allo stato attuale delle flotte e alla loro distribuzione sul territorio nazionale. “È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese”, tiene a sottolineare Clara Ricosi, Presidente di OITAF e socia del Freight Leaders Council. “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”. La fotografia scattata al comparto mette in luce criticità e opportunità di ottimizzazione e sviluppo, basate sulla collaborazione di filiera.

ATP = Accord Transport Perissable

Ammontano a quasi 200.000 unità tra veicoli e semirimorchi le flotte dei veicoli refrigerati destinati al trasporto degli alimenti in Italia. Nel dettaglio, la regione con il maggior numero di veicoli ATP – esclusi i semirimorchi – è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV. In totale i veicoli Atp censiti – esclusi i rimorchi e semirimorchi – sono 118.318.

No regole no party

“C'è un gap a livello europeo che riguarda la mancata regolamentazione di alcuni prodotti termosensibili che necessitano invece di adeguate misure. C'è molta improvvisazione e poco controllo”. Così sintetizza **Umberto Torello**, Amministratore Unico **DIF** e Presidente Sezione Trasporti Alimentari **Anita** e **Transfrigoroute**. Ad oggi mancano indicazioni condivise per il trasporto di prodotti come vino e olio, per esempio, ma anche fiori, prodotti per animali, farmaci, elettrodomestici bruni (televisori, radio e simili), opere d'arte, eccetera.

Il protocollo Atp, creato per facilitare il trasporto internazionale di derrate non è immediatamente applicabile ad altre categorie merceologiche, ma mette in luce un buco normativo da sanare. L'assenza di una regolamentazione adeguata implica rischi sulla qualità del prodotto e per la salute dei consumatori.

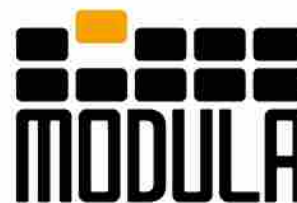
Analisi delle licenze

Nonostante negli ultimi anni si sia cercato a livello sistemico di ridurre al minimo il trasporto in conto proprio per favorire il trasporto professionale, la gestione manageriale dei veicoli e le economie di scala, ancora oggi l'Italia si conferma un Paese con una forte valenza del conto proprio. Oltre il 75% delle aziende, infatti, ha un solo mezzo; un ulteriore 20% tra due e cinque. Le flotte con oltre 100 veicoli in flotta sono solo 28. Le motivazioni sono sia “Storiche” per la congenita frammentazione delle imprese italiane, ma anche culturali, per una scarsa affinità con la realtà consortile e associativa.

Nel settore del trasporto a temperatura controllata il monoveicolare rappresenta circa i quattro quinti del parco circolante.

Occasioni di ottimizzazione

Logistica Uno per Quomi: come ti consegno il meal kit



RUBRICHE

[4Chiacchiere](#)

[Archivio Riviste](#)

[Aziende](#)

[Case History](#)

[Eventi](#)

[Interviste](#)

[Magazzino del Mese](#)

[Management](#)

[News](#)

[Novità&Soluzioni](#)

[Real Estate](#)

[Videogallery](#)



PROSSIMI EVENTI

Executive Master in Operational Excellence nell'era digitale

Luglio 19 @ 9:00 am - 6:00 pm

[Vedi Tutti gli Eventi »](#)

“Un processo di progressiva ma inevitabile digitalizzazione della filiera del fresco è ormai indifferibile, anche alla luce della crescente domanda di consegne sicure, se possibile senza interazione, e in giornata. Le problematiche nella gestione dei prodotti deperibili”, spiega **Massimo Marciani**, Presidente **Freight Leaders Council**, possono essere superate attraverso l'utilizzo intelligente ed appropriato della tecnologia, vista all'interno di un processo di trasformazione digitale”. Semplici soluzioni come quelle già consolidate in altre filiere, come sistemi di ottimizzazione dei percorsi, possono aiutare una miglior pianificazione delle consegne di ultimo miglio e abbattere così rischi e criticità legate a possibili ritardi.

In arrivo una seconda puntata

OITAF è già al lavoro per la preparazione del secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

*Estratto dell'articolo pubblicato completo sul numero di giugno 2022 de **Il Giornale della Logistica***



Accord Transport Perissable	ANITA	ATP	Beverage	Clara Ricozzi	cold chain
DIF	FLC	Food	Freight Leaders Council	Libro Bianco	Light Commercial Vehicle
M-HCV	Massimo Marciani	Medium Heavy Commercial Vehicle	MIMS	Oil	OITAF
Torello Gruppo	Transfrigoroute	Trasporto a temperatura controllata			
Trasporto refrigerato	Umberto Torello	Veicoli refrigerati	Wine		

[ABBONATI](#) |
 [ACQUISTA IL FASCICOLO](#) |
 [ACQUISTA RIVISTA IN PDF](#) |
 [ACQUISTA ARTICOLO IN PDF](#)

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Il Giornale della Logistica

POST CORRELATI



31 MAGGIO 2022 0

L' e-commerce B2C in Italia: tutti pazzi per l'e-shopping



16 MARZO 2022 0

Emergenza senza fine: occorre una variante logistica



26 MARZO 2021 0

Trasporto marittimo sotto shock – SUEZ: difficile cambiare Canale

LASCIA UN COMMENTO

I tuoi commenti*



Do il mio consenso affinché un cookie salvi i miei dati (nome, email, sito web) per il prossimo commento.

KOSTER PUBLISHING SPA



Via della Liberazione, 1
20068 Peschiera Borromeo
Milano - Italy
Tel. +39-02-55305067
Fax. +39-02-55305068

koster@koster.it

info@ilgiornaledellalogistica.it

P.IVA 12523380157

LE NOSTRE COORDINATE

Scrivici

Dove siamo

Formati stampa (per inserzionisti)

Materiali stampa (per inserzionisti)

Dati tecnici

Segnalazione disservizio postale

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Resta aggiornato con la newsletter gratuita de Il Giornale della Logistica!

Email: *

Informativa GDPR

* Confermo di aver preso visione dell'informativa sul trattamento dei dati

Informativa e Note legali

* Confermo di aver preso visione delle note legali

Tutti i diritti riservati | Note legali | Informativa GDPR | Cookie

Copyright © 2018 Koster Publishing SpA | IlGomrone.net è stato realizzato da //SWI/



Pagina 40



DRITTI AL CENTRO

CONTROLLATO SPECIALE

Lo deve essere il trasporto refrigerato secondo OITAF

40

IL GIORNALE DELLA LOGISTICA

DRITTI AL CENTRO

Il Libro Bianco ATP di OITAF

UN SETTORE FONDAMENTALE
PER LA SICUREZZA E LA QUALITÀ
DEGLI ALIMENTI CHE ARRIVANO
SULLE NOSTRE TAVOLE,
FINALMENTE OGGETTO DI ANALISI
NEL LIBRO BIANCO ATP DI OITAF



TRASPORTO REFRIGERATO CONTROLLATO SPECIALE

A cura della redazione



Clara Ricozzi,
Presidente di OITAF

Il trasporto refrigerato ha un impatto decisivo sulla qualità e sulla sicurezza dei cibi e delle bevande che consumiamo ogni giorno. Partendo da questa consapevolezza e dalla mancanza di un quadro chiaro di buone pratiche condivise per quest'ambito, OITAF - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci - ha realizzato il primo Libro Bianco ATP,

dedicato al trasporto a temperatura controllata in Italia, allo stato attuale delle flotte e alla loro distribuzione sul territorio nazionale. "È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese", tiene a sottolineare Clara Ricozzi, Presidente di OITAF e socia del Freight Leaders Council. "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". La fotografia scattata al comparto mette in luce criticità e opportunità di ottimizzazione e sviluppo, basate sulla collaborazione di filiera.

Legislazione

NO REGOLE NO PARTY

"C'è un gap a livello europeo che riguarda la mancata regolamentazione di alcuni prodotti termosensibili che necessitano invece di adeguate misure.

C'è molta improvvisazione e poco controllo". Così sintetizza Umberto Torello, Amministratore Unico DIF e Presidente Sezione Trasporti Alimentari Anita e Transfrigoroute. Ad oggi mancano indicazioni condivise per il trasporto di prodotti come vino e olio, per esempio, ma anche fiori, prodotti per animali, farmaci, elettrodomestici bruni (televisori, radio e simili), opere d'arte, eccetera.

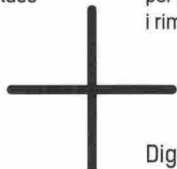
Il protocollo Atp non è immediatamente applicabile ad altre categorie merceologiche, ma mette in luce un buco normativo da sanare.



La flotta

ATP = ACCORD TRANSPORT PERISSABLE

Ammontano a quasi 200.000 unità tra veicoli e semirimorchi le flotte dei veicoli refrigerati destinati al trasporto degli alimenti in Italia. Nel dettaglio, la regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi - è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. Distinguendo ulteriormente tra furgoni (fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV. In totale i veicoli Atp censiti - esclusi i rimorchi e semirimorchi - sono 118.318.



Analisi delle licenze

IL TRASPORTO CONTO PROPRIO

Nonostante negli ultimi anni si sia cercato a livello sistemico di ridurre al minimo il trasporto in conto proprio a favore di quello professionale ancora oggi l'Italia si conferma un Paese con una forte valenza del conto proprio. Il 20% delle aziende ha tra 2 e 5 veicoli.

Le flotte con oltre 100 veicoli sono solo 28. Le motivazioni sono sia storiche per la congenita frammentazione delle imprese italiane, ma anche culturali, per una scarsa affinità con la realtà consortile e associativa.

Nel settore del trasporto a temperatura controllata il monoveicolare rappresenta circa i quattro quinti del parco circolante.

Digitalizzazione

OCCASIONI DI OTTIMIZZAZIONE

"Un processo di progressiva ma inevitabile digitalizzazione della filiera del fresco è ormai indifferibile, anche alla luce della crescente domanda di consegne sicure, se possibile senza interazione, e in giornata. Le problematiche nella gestione dei prodotti deperibili", spiega Massimo Marciani, Presidente Freight Leaders Council, "possono essere superate attraverso l'utilizzo intelligente ed appropriato della tecnologia, vista all'interno di un processo di trasformazione digitale". L'ottimizzare dei percorsi può aiutare una miglior pianificazione delle consegne di ultimo miglio e abbattere così rischi e criticità legate a possibili ritardi.

L'ITALIA SI CONFERMA UN PAESE CON UNA FORTE VALENZA DEL CONTO PROPRIO: OLTRE IL

75%
DELLE AZIENDE HA UN SOLO MEZZO

FATTO CENTO I VEICOLI COMMERCIALI CON CERTIFICATO ATP QUELLI LEGGERI SONO IL

66%



LE REGOLE D'ORO PER IL TRASPORTO DI VINO E OLIO

VINO

- Temperatura tra 8 e 20°C
- Umidità tra 55 e 70%
- No luce solare diretta e no luce UV-A e ultravioletto

OLIO

- Temperatura 13-20°C
- No luce solare diretta
- No luce artificiale superiore a 500 lux
- Luce artificiale con lampade con temperatura colore inferiore a 4.000 k

Rimorchi a temperatura controllata

IN ARRIVO UNA SECONDA PUNTATA

OITAF è già al lavoro per la preparazione del secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

IN TOTALE I VEICOLI ATP CENSITI SONO

118.318

ESCLUSI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI



INQUADRA IL QR-CODE PER CONSULTARE IL LIBRO BIANCO ATP

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Logistica, i camion-frigorifero hanno in media 11 anni. Record delle licenze a Milano

Logistica e catena del freddo, il libro bianco per guidare la transizione ecologica dei tir

MILANO

È **logistica** di qualità perché trasporta farmaci e alimentari, eppure la flotta è vecchiotta. Il settore vuole rinnovarsi, a indicare la via è il Libro Bianco di Oitaf, l'Osservatorio dei refrigeranti che ha scattato la fotografia dei mezzi che conservano la catena del freddo, già meno obsoleti dei tir che viaggiano sulle strade del Paese e che hanno in media 18 anni. Per i mezzi che mantengono basse temperature per conservare la merce invece l'età si ferma a 11 anni, sempre troppi in un'era in cui si parla di transizione all'elettrico quasi senza deroghe. «È indubbio che dobbiamo allinearci alle regole della sostenibilità anche se il nostro ambito è decisamente più controllato del resto del comparto proprio per la delicatezza dei compiti ai quali assolve, basta ricordare la partita sul trasferi-

mento dei vaccini», spiega Clara Ricozzi, presidente dell'Osservatorio. Il primo volume del Libro Bianco «ha registrato la situazione», il secondo, in uscita in autunno, «scenderà nel dettaglio dei rimorchi e ci permetterà di indicare la via da seguire per mettersi al passo con i tempi». Un cambiamento che avrà importanti risvolti in Lombardia, dove le licenze per il trasporto refrigerato sono 13mila, più del 50% dell'intero Nord-Ovest che ne conta 24mila. Milano guida la classifica con un terzo di quelle regionali, seguono Bergamo e Brescia, entrambe quasi a 2mila.

«Un focus sulle linee-guida riguarderà emperature e tipologie di veicoli per le consegne, le regole che abbiamo indicato più di un anno fa per olio e vino sono diventate un parametro europeo». Il Libro «fornirà indicazioni indispensabili a tutte le aziende decise a investire su un futuro a basso impatto ambientale».

Bar. Cal.

ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE | VIDEO Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

OITAF / Gran parte della flotta refrigerata è obsoleta ed inquinante

Mercoledì, 18 Maggio 2022



Gran parte della flotta refrigerata italiana è obsoleta. Include infatti molti veicoli di categoria pre Euro 5, immatricolati prima di gennaio 2012, con pesanti ricadute sull'inquinamento ambientale. A scattare la fotografia oggettiva di un settore fondamentale per la Logistica è il Libro Bianco sul Trasporto Refrigerato in Italia (volume 1 - veicoli), presentato a Milano due mesi fa nella sede di Assologistica, in occasione dell'ultima edizione di Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry. Un libro che fornisce indicazioni molto utili per le aziende che stanno pianificando il rinnovo del parco veicoli e per gli enti competenti, che devono mettere a punto politiche mirate a ridurre le emissioni di CO2 e particolato. Il volume è stato elaborato da OITAF - Osservatorio

Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, sui dati ufficiali al 2020 delle licenze ATP del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, i furgoni sino a 35 quintali, la classe più rappresentata è l'Euro 4, con il 21,1% che si traduce in 16.440 veicoli. Nella stessa categoria, tutti i pre-Euro 5, con immatricolazione anteriore al primo gennaio 2012, costituiscono il 60% circa del totale. Migliore la situazione anzianità nel campo dei veicoli commerciali medi e pesanti, superiori a 35 quintali. Qui la classe Euro più numerosa è la VI, con il 25,2% per 10.153 unità. Di conseguenza, la somma di tutti i pre-Euro 5, che per questa categoria include i veicoli immatricolati prima del 2009, è di poco superiore al 50%, dieci punti percentuali in meno rispetto ai veicoli commerciali leggeri. Questa suddivisione costituisce una media, con variazioni molto forti tra nord e sud, a livello di regione ma anche di provincia. In Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta i furgoni refrigerati Euro 6 sono il 70% e 76% rispettivamente, mentre gli LCV Euro 0, 1 e 2 sono complessivamente solo il 2%. I parchi ATP più datati sono quelli della Basilicata e della Calabria: solo l'8% circa dei veicoli risponde alle norme Euro 6 in vigore e il 10% circa del parco di queste due regioni è ancora Euro 0.



KÖGEL

- ✓ più 1,38 metri di lunghezza di carico
- ✓ fino a 111 metri cubi di volume di carico
- ✓ 10% in meno di emissioni di CO2*

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email Nome **ISCRIVITI**

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).



f

Twitter

Print

in

Envelope

+

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991
MDT in diretta © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013
MDT Players © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

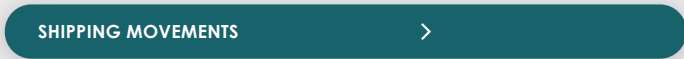
Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

OK

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Trasporti

Trasporto su gomma, ferrovia e aereo

Veicoli refrigerati, il 60% di quelli leggeri è pre-Euro 5

Gran parte della flotta dei mezzi commerciali refrigerati in Italia è obsoleta. Questa include infatti molti veicoli di categoria pre-Euro 5, immatricolati prima di gennaio 2012, con pesanti ricadute sull'inquinamento ambientale



17/05/2022

Milano - Gran parte della flotta dei mezzi commerciali refrigerati in Italia è obsoleta. Questa include infatti molti veicoli di categoria pre-Euro 5, immatricolati prima di gennaio 2012, con pesanti ricadute sull'inquinamento ambientale. A scattare la fotografia oggettiva di un settore fondamentale per la Logistica è il Libro Bianco sul Trasporto Refrigerato in Italia (volume 1 - veicoli) dell'Oitaf, che fornisce indicazioni molto utili per le aziende che stanno pianificando il rinnovo del parco veicoli e per gli enti competenti, che devono mettere a punto politiche mirate a ridurre le emissioni di anidride carbonica e particolato. **Il volume è stato elaborato dall'Oitaf (l'Osservatorio interdisciplinare del Trasporto Alimenti e farmaci)**, sui dati ufficiali al 2020 delle licenze date in base all'Accordo sul Trasporto deperibile del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili. Nel segmento dei

TECNOLOGIE TRASPORTI MARE



L'AVVISATORE MARITTIMO



PILOTINA BLOG
Di Giorgio Carozzi

1 Come resistere ai porti del Nord Europa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

veicoli commerciali leggeri, i furgoni sino a 35 quintali, la classe più rappresentata è l'Euro 4, con il 21,1% che si traduce in 16.440 veicoli.

Nella stessa categoria, tutti i pre-Euro 5, con immatricolazione anteriore al primo gennaio 2012, costituiscono il 60% circa del totale. Migliore la situazione anzianità nel campo dei veicoli commerciali medi e pesanti, superiori a 35 quintali. Qui la classe Euro più numerosa è la 6, con il 25,2% per 10.153 unità. Di conseguenza, la somma di tutti i pre-Euro 5, che per questa categoria include i veicoli immatricolati prima del 2009, è di poco superiore al 50%, dieci punti percentuali in meno rispetto ai veicoli commerciali leggeri. **Questa suddivisione costituisce una media**, con variazioni molto forti tra Nord e Sud, a livello di regione ma anche di provincia. In Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta i furgoni refrigerati Euro 6 sono il 70% e 76% rispettivamente, mentre i veicoli commerciali leggeri (Lcv) Euro 0, 1 e 2 sono complessivamente solo il 2%.

I parchi Atp più datati sono quelli della Basilicata e della Calabria: solo l'8% circa dei veicoli risponde alle norme Euro 6 in vigore e il 10% circa del parco di queste due regioni è ancora Euro 0. Il primo volume del Libro Bianco è stato presentato a Milano lo scorso marzo in occasione dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry in Assolombarda. **Il secondo volume del Libro Bianco**, dedicato a rimorchi e semirimorchi refrigerati, è in corso di lavorazione e sarà presentato al pubblico e agli operatori nell'autunno 2022. L'Oitaf nasce nel 2016, ed è un polo consultivo e propositivo che approfondisce le tematiche connesse al trasporto del cibo, dei prodotti freschi e di quelli che hanno bisogno di una conservazione a temperatura controllata con l'obiettivo di garantire sicurezza e qualità lungo la catena logistica, anche attraverso la definizione di protocolli condivisi per l'Atp. **Tra i principali compiti dell'Oitaf rimane la ricerca e la promozione nelle più alte sedi**, comprese quelle accademiche. La denominazione originale **Oita** è stata modificata nel corso del 2021 in Oitaf, per sottolineare l'attenzione al segmento del trasporto farmaco, sollecitata dalla necessità, assolta dall'Osservatorio, di predisporre un documento utile nel fornire indicazioni strategiche nella logica di trasporto e somministrazione dei vaccini anti-coronavirus. **Questa denominazione rimane come parte integrale del nome**, e ne rappresenta l'evoluzione. Oitaf è quindi impegnata a individuare nuove aree di applicazione del trasporto a temperatura controllata, e a studiare e promuovere tecnologie che contribuiscano a preservare la qualità della merce trasportata in tutti i suoi

2 Il paradiso è qui, a due passi da Genova

3 Porto, la speranza è l'ultima sfida

SHIPPING MOVEMENTS





aspetti.

L'Oitaf punta a redigere un calendario di attività focalizzate sui principali temi attenzionati dall'Osservatorio, mentre continua la partecipazione agli eventi di settore secondo l'agenda fissata dal coordinatore scientifico, per assicurare a Oitaf e ai suoi partner la massima visibilità possibile, anche nei tempi come quelli attuali nei quali la condivisione è problematica

©RIPRODUZIONE RISERVATA

SEZIONI

Shipping
Transport
Markets
Interviews
Med Routes
Green & Tech

SERVIZI

Eventi
Blog
Audio & Video
Archivio

SOCIAL

Facebook 
Twitter 
Linkedin 
Rss 

Copyright © 2019 GEDI NEWS NETWORK S.p.A. Via Ernesto Lugaro 15 - 10126 Torino - Cap. Soc. € 195.088.788 - C. F. 06598550587 - P. [Privacy](#)
Iva 01578251009 - R.E.A. TO-1108914

[Advertising & Contatti](#)

OITAF: flotta refrigerata italiana obsoleta e inquinante

MILANO Gran parte della flotta refrigerata italiana è obsoleta. Include infatti molti veicoli di categoria pre Euro 5, immatricolati prima di gennaio 2012, con pesanti ricadute sull'inquinamento ambientale. A scattare la fotografia oggettiva di un settore fondamentale per la Logistica è il Libro Bianco sul Trasporto Refrigerato in Italia (volume 1 - veicoli), che fornisce indicazioni molto utili per le aziende che stanno pianificando il rinnovo del parco veicoli e per gli enti competenti, che devono mettere a punto politiche mirate a ridurre le emissioni di CO2 e particolato. Il volume è stato elaborato da OITAF -



Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, sui dati ufficiali al 2020 delle licenze ATP del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, i furgoni sino a 35 quintali, la classe più rappresentata è l'Euro 4, con il 21,1% che si traduce in 16.440 veicoli. Nella stessa categoria, tutti i pre-Euro 5, con immatricolazione anteriore al primo gennaio 2012, costituiscono il 60% circa del totale. Migliore la situazione anzianità nel campo dei veicoli commerciali medi e pesanti, superiori a 35 quintali. Qui la classe Euro più numerosa è la VI, con il 25,2% per 10.153 unità. Di conseguenza, la somma di tutti i pre-Euro 5, che per questa categoria include i veicoli immatricolati prima del 2009, è di poco superiore al , dieci punti percentuali in meno rispetto ai veicoli commerciali leggeri. Questa suddivisione costituisce una media, con variazioni molto forti tra nord e sud, a livello di regione ma anche di provincia. In Trentino Alto Adige e Valle d'Aosta i furgoni refrigerati Euro 6 sono il 70% e 76% rispettivamente, mentre gli LCV Euro 0, 1 e 2 sono complessivamente solo il 2%. I parchi ATP più datati sono quelli della Basilicata e della Calabria: solo l'8% circa dei veicoli risponde alle norme Euro 6 in vigore e il 10% circa del parco di queste due regioni è ancora Euro 0. Il primo volume del Libro Bianco è stato presentato a Milano lo scorso marzo in occasione dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry in Assolombarda. Il secondo volume del Libro Bianco, dedicato a rimorchi e semirimorchi refrigerati, è in corso di lavorazione e verrà presentato al pubblico e agli operatori nell'autunno 2022.



Questo sito, per poter funzionare, utilizza cookie tecnici e di terze parti. [Leggi la policy.](#) [OK, sono d'accordo!](#)

VIE&TRASPORTI

Rivista dell'*International Truck of the Year*, del *Trailer Innovation* e del *Truck Innovation Award*



HOME PROFILO NEWS PROVE SU STRADA TUTTI I NUMERI GALLERY

cerca...

FUORI DI TEST BEA REPORT TUTTI PAZZI PER IVECO S-WAY



Riceviamo e molto volentieri pubblichiamo. Debutta nelle scuole primarie il Network di aziende italiane specializzate nella distribuzione di prodotti alimentari con il progetto **Latte nelle Scuole**, bando emesso dalla Comunità Europea e realizzato annualmente dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, in

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

collaborazione con Unioncamere, alcune Camere di commercio italiane e il CREA - Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria.

Latte nelle Scuole è una campagna di educazione alimentare sul consumo di latte e prodotti lattiero-caseari destinata agli allievi delle scuole primarie presenti in tutte le regioni italiane.

114 plessi scolastici per il DIF



Al DIF Network, risultato aggiudicatario del lotto 5, vanno 114 plessi di competenza dell'Emilia Romagna che coinvolgono 19.000 alunni. Le eccellenze lattiero-caseari per le quali è prevista la distribuzione dall'11/05 al 04/06 sono latte, yogurt, formaggio, frutta fresca, frutta in guscio e frutta disidratata per i bambini intolleranti al lattosio. Il Network distribuirà un totale di quasi 8.000 box che corrispondono a +22.800 litri di latte in 4 settimane! Tutto rigorosamente consegnato in porzioni monouso per preservare la qualità e garantire la sicurezza alimentare dei prodotti.

I distributori sono selezionati dal Mipaaf e devono confermare una serie di requisiti. Per DIF si tratta di mettere in campo la stessa sensibilità e specificità a cui sta lavorando con molto impegno anche attraverso OITAF: fare attenzione alla qualità per tutelare produttori e consumatori - che in questo caso comprende una fascia di età specifica, quella tra 6 e 11 anni - e esprimere il potenziale del network fatto di realtà aziendali operanti su base regionale che sanno offrire tanta competenza e qualità nel proprio lavoro.

Ci siamo anche noi

Il Network è partner di OITAF (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci) e membro del Comitato Tecnico Scientifico nella persona di Umberto Torello - Amministratore Unico DIF, Presidente Transfrigoroute Italia e Chief Operating Officer TN Torello - e l'agroalimentare rappresenta il suo principale interesse. La definizione di protocolli condivisi per la certificazione del trasporto a temperatura controllata è diventato un modo per incoraggiare la conoscenza e il consumo di prodotti agroalimentari locali e di stagione, obiettivo prioritario di DIF Network.



Cos'è Latte nelle scuole

Il Programma Latte nelle scuole è rivolto ai bambini di età compresa tra i 6 e gli 11 anni che frequentano le scuole primarie sia pubbliche che paritarie presenti in tutte le regioni italiane. La partecipazione è aperta a circa 380.000 alunni delle scuole di tutto il territorio italiano suddivisi in contingenti a livello regionale, determinati sulla base della proporzione tra la popolazione scolastica nazionale e quella presente nelle singole Regioni.

Il Ministero definisce gli elenchi delle scuole "ammesse" e di quelle nelle "liste di attesa", al fine di garantire il raggiungimento della numerosità massima degli alunni previsti e la possibilità di partecipazione anche a quelle scuole, che non ne hanno avuto modo nelle precedenti edizioni.

Nel caso di rinunce di una o più tra le scuole "ammesse", eventualmente anche dopo l'avvio delle distribuzioni e delle misure educative di accompagnamento, il Ministero individua e informa, tramite la segreteria organizzativa, quella/e subentrante/i all'interno delle "liste di attesa".



lattenellescuole.it



Articoli in evidenza



DIF, cco come si declina la qualità

Bravissimi: un progetto serio a tutela del latte, della qualità e dell'infanzia



Transpotec Logitec 2022, 12 - 15 maggio fieramilano (RH0)



Transpotec Logitec 2022 - Siamo pronti! (video)



Transpotec Logitec 2022 - Un'edizione ricca di contenuti (video)

[sfoglia altri articoli >](#)

DIF NETWORK E L'IMPEGNO ATTIVO PER I PRODOTTI STRATEGICI ITALIANI

È il Network che riunisce le aziende italiane specializzate nel trasporto di prodotti alimentari confezionati seguendo l'evoluzione dei consumi food&beverage: DIF considera la valorizzazione dell'agroalimentare preziosa risorsa in quanto settore trainante dell'economia italiana e, in partnership con OITAF, ne ha fatto un cavallo di battaglia.

L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci nasce nel 2016 con l'obiettivo di stimolare un tavolo di discussione, interscambio di esperienze tra esperti, istituzioni e mondo accademico. Soggetti intenzionati a **garantire e a promuovere l'integrità di prodotti delicati** lasciati fuori dal quadro normativo, per i quali bisogna esigere temperature predefinite attualmente previste solo per determinate categorie di alimenti.

Tra questi sono ricompresi primi e secondi piatti pronti, petfood, salumi, rossi pelati sughi e salse, banchi frigo e vetrine. Uno dei più rappresentativi è l'olio EVO che nella gestione del trasporto e dello stoccaggio viene considerato alla stessa stregua della categoria grocery. È una situazione che arreca danno economico a tutta la filiera, sia al produttore che al distributore arrivando ad annullare il valore del prodotto nelle mani del consumatore finale. L'obiettivo del lavoro collettivo è **preservare durata e competitività** del prodotto.

La temperatura, la luce. Cosa non piace all'OLIO EVO

Colore, odore, sapore. La loro alterazione in condizioni "normali" (ovvero quan-

do è trattato alla stregua dei prodotti "ambient") è documentata da studi scientifici ed empirici. Il principale processo di degradazione riguarda l'irrancidimento dovuto in larga parte all'effetto della luce, del calore e dell'aria. Altro fenomeno di degradazione qualitativa porta ad un aumento del livello di acidità. Si tratta di processi favoriti da fattori esterni, dalla temperatura, anche dalla luce.

Tutela dalla spremitura all'acquisto da parte del consumatore finale: indicazioni

DIF Network grazie all'invito al Tavolo di Lavoro di OITAF è stato tra i fautori della realizzazione di una serie di interventi pratici e concreti raccolti in linee guida. Ne è venuto fuori un Documento Scientifico che detta le condizioni di trasporto e immagazzinamento per ridurre al minimo i rischi di alterazione dell'olio EVO:

temperatura compresa tra 13 e 20° (alcuni studi propongono come temperatura minima 6°)

non esposizione a luce solare diretta o a luce artificiale con intensità superiore 500 lux. In caso di luce artificiale utilizzo di lampade con temperatura di colore inferiore a 4000 K (UNI 10380)

L'Italia è il 1° Paese al mondo per numero di DOP, IGP, STG con 862 prodotti Food & Beverage censiti su 3.387 in totale in Europa. DIF Network si fa portavoce dei valori di naturalità, tracciabilità, integrità che ritroviamo espressi nelle denominazioni per tutti i regimi di qualità.

HUB PIACENZA

Polo Logistico Le Mose

12.500mq

HUB BOLOGNA

Interporto Blocco 8.1

10.000mq



Distribuzione Italiana Food

ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE | VIDEO Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATAO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

Lunedì 9 Maggio 2022

DIF NETWORK / Al via nelle scuole italiane progetto 'Latte nelle Scuole'

Lunedì, 9 Maggio 2022



Debutta nelle scuole primarie DIF Network, il Network di aziende italiane specializzate nella distribuzione di prodotti alimentari con il progetto, "Latte nelle Scuole". Trattasi di un bando emesso dalla Comunità Europea e realizzato annualmente dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, in collaborazione con Unioncamere, alcune Camere di commercio italiane e il CREA - Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria.

Latte nelle Scuole è una campagna di educazione alimentare sul consumo di latte e prodotti lattiero-caseari destinata agli allievi delle scuole primarie presenti in tutte le regioni italiane. Al DIF Network, risultato aggiudicatario del lotto 5, vanno 114 plessi di competenza dell'Emilia

Romagna che coinvolgono 19.000 alunni. Le eccellenze lattiero-caseari per le quali è prevista la distribuzione dall'11/05 al 04/06 sono latte, yogurt, formaggio, frutta fresca, frutta in guscio e frutta disidratata per i bambini intolleranti al lattosio. Il Network distribuirà un totale di quasi 8.000 box che corrispondono a +22.800 litri di latte in 4 settimane! Tutto rigorosamente consegnato in porzioni monouso per preservare la qualità e garantire la sicurezza alimentare dei prodotti.

I distributori sono selezionati dal Mipaaf e devono confermare una serie di requisiti. Per DIF si tratta di mettere in campo la stessa sensibilità e specificità a cui sta lavorando con molto impegno anche attraverso OITAF: fare attenzione alla qualità per tutelare produttori e consumatori - che in questo caso comprende una fascia di età specifica, quella tra 6 e 11 anni - e esprimere il potenziale del network fatto di realtà aziendali operanti su base regionale che sanno offrire tanta competenza e qualità nel proprio lavoro.



KÖGEL

- ✓ più 1,38 metri di lunghezza di carico
- ✓ fino a 111 metri cubi di volume di carico
- ✓ 10% in meno di emissioni di CO2*

IL TUO CADDY È UNICO, COME TE.

Dal 1950

MYWAY
BY RANGONI & AFFINI

Rangoni & Affini

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email

Nome

ISCRIVITI

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).





I FATTI DEL MESE

DIF PER IL LATTE NELLE SCUOLE

IL NETWORK DEL FRESCO AL SERVIZIO DELLE SCUOLE PRIMARIE PER IL PROGETTO PROMOSSO DAL MIPAAF

Latte nelle Scuole è una campagna di educazione alimentare sul consumo di latte e prodotti lattiero-caseari destinata agli allievi delle scuole primarie presenti in tutte le regioni italiane.

Al DIF Network, risultato aggiudicatario del lotto 5, vanno 114 plessi di competenza dell'Emilia Romagna che coinvolgono 19.000 alunni che riceveranno latte, yogurt, formaggio, frutta fresca, frutta in guscio e frutta disidratata

(così da assicurare anche prodotti adatti a bambini vegani o intolleranti al lattosio).

Il Network - che è partner di DITAF (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci) - distribuirà un totale di quasi 8.000 box che corrispondono a +22.800 litri di latte in 4 settimane.



Fulfillment

Arriva byrd

La startup tecnologica di logistica e fulfillment per e-commerce byrd raccoglie 56 milioni di dollari in round Serie C e apre in Italia. L'azienda, che da oggi offre servizi di fulfillment da 7 paesi, sta espandendo la propria rete digitalizzata di centri logistici e punta a rappresentare lo standard europeo nella consegna di acquisti online in 1 giorno. Il round di investimenti porta il capitale raccolto negli ultimi 10 mesi a 75 milioni di dollari.

Riccardo Marchica, Country Manager Italia di byrd



Business D2C

Hive in Italia

La scaleup tedesca Hive, potenziale unicorno europeo e che ha ricevuto € 50 milioni in soli due anni dalla sua fondazione, scommette sull'Italia aprendo uffici e centro logistico.

L'obiettivo è di gestire 20mila ordini al giorno, prevedendo un importante piano assunzioni di oltre 200 persone in 3 anni. Fondata a Berlino nel 2020, Hive è una startup di logistica dedicata ai business D2C (direct to consumer).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



138294



DIF NETWORK E L'IMPEGNO ATTIVO PER I PRODOTTI STRATEGICI ITALIANI

Cambia seguendo la crescita del settore: da Distribuzione Italiana Freschi a **Distribuzione Italiana Food**. È il nuovo modello di business di DIF presentato in occasione dell'apertura del network al food & beverage. Di fatto, un'estensione logistica a tutto il comparto alimentare - secco, fresco, surgelato.

Prodotti delicati con specifici requisiti normativi e **un impegno attivo per i prodotti di alta strategicità per il nostro paese**, lasciati fuori dal quadro normativo, **per i quali bisogna esigere gli stessi standard di attenzione**, rivedere i parametri che includono il mantenimento di temperature predefinite attualmente solo per determinate categorie.

Trasporto e stoccaggio: tendenze e raccomandazioni per il settore vinicolo

Compie grandi viaggi per arrivare in tutto il mondo perciò il trasporto e lo stoccaggio sono fondamentali per il vino di cui l'Italia è il maggior produttore: quasi un quinto del vino prodotto a livello globale viene dal nostro Paese, per l'esattezza il 18,5%.

Gli operatori della filiera del vino hanno tutti la stessa esigenza: fornire un prodotto di qualità **dal momento della vinificazione al momento dell'acquisto** da parte del consumatore finale. Questa esigenza si scontra con l'assenza di regole specifiche nonostante studi accademici e venditori al dettaglio ne

lamentino alterazione e perdita delle caratteristiche chimico-fisiche nell'arco della catena logistica. Non è una sorpresa. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci - OITAF - è al lavoro da molto tempo sull'esigenza di temperatura e ambiente controllato per il vino al fine di preservarne le caratteristiche. Una strada è stata trovata. OITAF ha coinvolto DIF Network al tavolo tecnico composto dagli stakeholder in seguito al quale sono state diffuse le raccomandazioni per il trasporto e la conservazione di un protagonista del Made in Italy, aldilà di quanto previsto dalle normative "orizzontali".

Le linee guida per il vino sono state raccolte in un Documento Scientifico che DIF Network sta cercando di tradurre in raccomandazioni pratiche:

temperatura compresa tra 8 e 20 gradi

umidità ambientale compresa tra 55 e 70%

non esposizione a luce solare diretta o luce artificiale con emissione rilevante nelle frequenze dell'UVA e del violetto, tra 375 e 440 nanometri

assenza di vibrazioni continue, a qualsiasi frequenza

In questo quadro frammentato, DIF Network implementando le raccomandazioni per favorire la stabilità del prodotto vino potrebbe svolgere un ruolo aggregativo fondamentale.

HUB PIACENZA

Polo Logistico Le Mose

12.500mq

HUB BOLOGNA

Interporto Blocco 8.1

10.000mq





CONTAINER — 09/04/2022

Dove regna il freddo

Il trasporto a temperatura controllata è essenziale per la movimentazione di beni di prima necessità...



Il trasporto a temperatura controllata è essenziale per la movimentazione di beni di prima necessità come cibi freschi e medicinali. Per questo devo essere effettuato secondo regole stringenti.

In Italia ci sono circa 120mila veicoli adibiti a questo scopo.

Un'istantanea sul settore è stata appena resa nota dall'**Osservatorio**

Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (OITAF) che ha realizzato, in collaborazione con il **Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili**, il primo volume del Libro Bianco del trasporto ATP in Italia.

L'ATP è la sigla per l'accordo internazionale sulla movimentazione e distribuzione degli alimenti deperibili.

Clara Ricozzi, presidente esecutivo e presidente del Comitato Tecnico Scientifico di Oitaf, ne parla con **Massimo De Donato** ai microfoni di Container.

Il documento si pone l'obiettivo di offrire una panoramica sul comparto anche fotografando, regione per regione, la tipologia di veicoli presenti e censendo il numero di mezzi con certificati ATP per abitante. Una sezione è dedicata alla composizione delle flotte di veicoli ATP in Italia, scomposte in funzione del loro specifico utilizzo.

Da non perdere



CONTAINER — 09/04/2022

Dove regna il freddo

Il trasporto a temperatura controllata è essenziale per la movimentazione di beni di prima necessità...



CONTAINER — 02/04/2022

Revisioni: la parola passa ai privati

Con la conversione in legge del cosiddetto Decreto Infrastrutture e Trasporti...



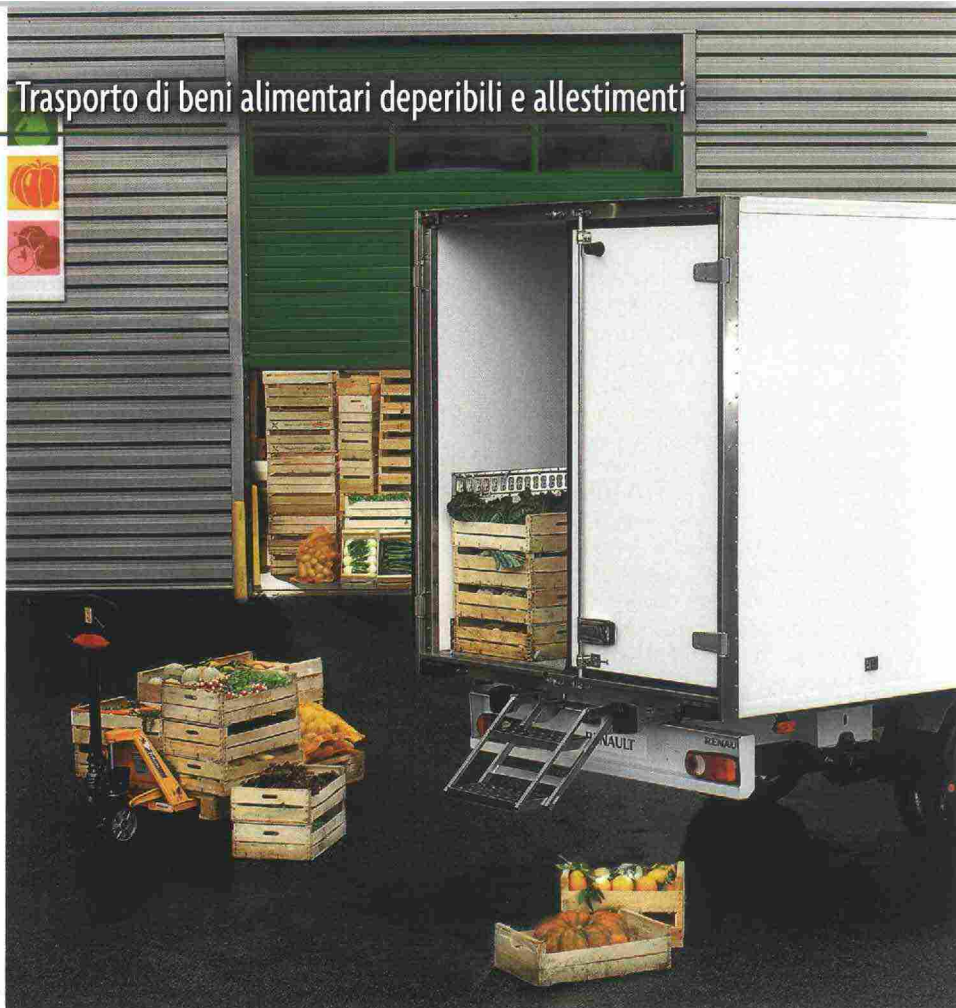
Dove regna il freddo

Il trasporto a temperatura controllata è essenziale per la movimentazione di beni di prima necessità... Il trasporto a temperatura controllata è essenziale per la movimentazione di beni di prima necessità come cibi freschi e medicinali. Per questo deve essere effettuato secondo regole stringenti. In Italia ci sono circa 120mila veicoli adibiti a questo scopo. Un'istantanea sul settore è stata appena resa nota dall' Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (OITAF) che ha realizzato, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, il primo volume del Libro Bianco del trasporto ATP in Italia. L'ATP è la sigla per l'accordo internazionale sulla movimentazione e distribuzione degli alimenti deperibili. Clara Ricozzi, presidente esecutivo e presidente del Comitato Tecnico Scientifico di Oitaf, ne parla con Massimo De Donato ai microfoni di Container. Il documento si pone l'obiettivo di offrire una panoramica sul comparto anche fotografando, regione per regione, la tipologia di veicoli presenti e censendo il numero di mezzi con certificati ATP per abitante. Una sezione è dedicata alla composizione delle flotte di veicoli ATP in Italia, scomposte in funzione del loro specifico utilizzo. Da non perdere



SPECIALE ATP Trasporto di beni alimentari deperibili e allestimenti

■ Negli ultimi due anni gli italiani hanno scoperto la praticità della consegna a casa di ciò che prima richiedeva loro un dispendio di tempo e fatica notevole. Si ordina via Internet, arriva un autista che lascia le buste al piano... Ma come vengono trasportati gli alimenti deperibili? Il mantenimento della catena del freddo viene rispettato fino all'ultimo miglio? L'occasione di riflettere sullo stato dell'arte della movimentazione degli alimenti arriva dalla presentazione del "Libro bianco del trasporto Atp in Italia", dato alle stampe a marzo 2022.



Spesa a domicilio: comodo, però...

Dal primo di aprile siamo usciti dallo stato di emergenza dovuto al Covid-19. Quella a cui ci stiamo avviando, però, è una nuova normalità, che non può prescindere da quanto successo negli ultimi due anni. Per quanto riguarda gli acquisti, per esempio, la pandemia - con i lockdown, la limitazione agli spostamenti e i distanziamenti interpersonali - ha ridefinito le abitudini dei consumatori, anche in riferimento ai beni alimentari. La possibilità di comprare da remoto - facendosi portare i pacchi a domicilio, in modo rapido e senza la necessità di essere presenti al momento della consegna (colli lasciati sull'uscio, in cortile, eccetera) - ha favorito il consolidamento di questo trend che sta diventando



■ Dal primo rilascio avvenuto in un Centro Prova Autorizzato (CPA), il certificato Atp di un Lcv ha una validità di 6 anni. I controlli successivi (ogni 3 anni) possono essere eseguiti da un centro Atp autorizzato, fino al quindicesimo anno del veicolo.

strutturale. Una recente ricerca Deloitte sul mercato americano conferma la crescita esponenziale del comparto dei cibi freschi a domicilio (frutta, verdura, carne, pesce, latticini, prodotti gastronomici, eccetera), con un aumento delle vendite di questi prodotti di 4,5 miliardi di dollari tra gennaio e agosto 2021, rispetto allo stesso periodo del 2019. La tendenza si sta affermando e consolidando anche in Europa e nel nostro Paese.

La spesa a domicilio si trasporta attraverso mezzi appositi, che garantiscano - cioè - la catena del freddo, quindi la non deperibilità dei prodotti destinati alla nostra alimentazione. I veicoli destinati a tale compito sono quelli che rispondono alla normativa Atp, a proposito del-



la quale esploriamo quale sia lo stato dell'arte attuale in Italia.

IL LIBRO BIANCO

Grazie a Oitaf - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci - abbiamo oggi a disposizione un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territo-

rio. E' stato infatti pubblicato il primo "Libro Bianco del trasporto Atp in Italia", presentato recentemente a Milano durante l'evento "Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry". L'iniziativa è stata portata a termine insieme al "Freight Leaders Council" (associazione che riunisce aziende di riferimento della filiera della logistica al fine di studiare

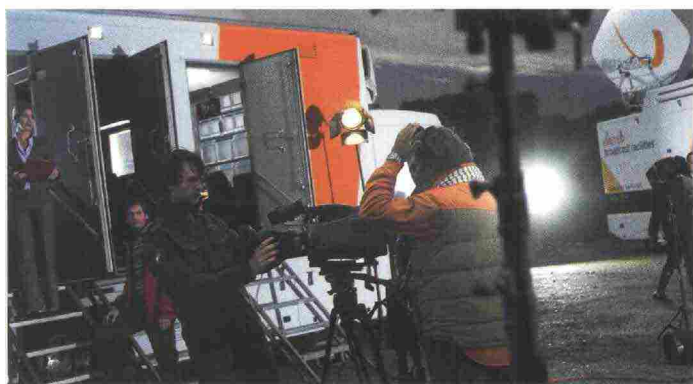
tendenze e soluzioni per una logistica sostenibile), grazie alla stretta collaborazione con il Ministero della Mobilità Sostenibile e delle Infrastrutture, che ha fornito i dati "crudi", da cui sono scaturiti i grafici e i numeri presenti nella pubblicazione.

In totale i veicoli Atp censiti - esclusi i rimorchi e semirimorchi che saranno oggetto di un secondo "Libro Bianco", attualmente in preparazione - sono 118.318 (77.976 Lcv e 40.342 M-Hcv). Le aziende che possiedono flotte Atp di Lcv (con portata minore di 3,5 t) o M-Hcv (con portata maggiore di 3,5 t) sono, invece, 61.632. L'Italia si conferma un Paese con una forte valenza del trasporto in conto proprio: oltre il 75% delle aziende ha un solo mezzo; un ulteriore 20% tra due e cinque.

Se l'acquisto di cibi freschi con

consegna a domicilio sta riscontrando un boom da parte dei consumatori, dall'altra parte esistono criticità nei sistemi di approvvigionamento e negli imballaggi, che impongono maggiore trasparenza e tracciabilità della catena logistica, in primis per evitare ritardi nelle consegne e conseguenti sprechi alimentari, come ha riferito Clara Riconzi, presidente Oitaf e socio del Freight Leaders Council. Anche il fattore tempo ha la sua importanza: i trasporti hanno dimostrato una grande fragilità durante l'emergenza sanitaria, oggi aumentata dall'incremento dei prezzi dei carburanti e dalla carenza di manodopera, a partire dalla mancanza di autisti, che sta rendendo difficile mantenere i livelli di servizio richiesti.

Che fare, quindi? Una delle soluzioni percorribili potrebbe essere



Sistemi completi per l'energia di bordo



Bcool Engineering S.r.l. distributore nazionale
 Via Alfredo Catalani 85 - 20833 Giussano (MB) - Italy
 bcoolengineering.com
 info@bcoolengineering.com
 Tel 0362.1976611

SPECIALE

sera l'estensione delle finestre di ricevimento delle merci presso i centri di distribuzione delle GDO (Grande Distribuzione Organizzata), per ottimizzare i processi di consegna.

SOLUZIONI CUSTOM

Entrando nello specifico, i veicoli che trasportano beni alimentari freschi devono essere allestiti con soluzioni in grado di preservare determinate temperature. I trasformatori devono favorire la piena integrazione dell'allestimento con l'apparato refrigerante, le specifiche del telaio, le esigenze di trasporto e il contenimento dei costi. Lo ha sottolineato Ismaele Iaoni di Lamberet che ha parlato anche della transizione verso veicoli elettrici, soprattutto per la distribuzione dell'ultimo miglio, e delle soluzioni tecnologiche che gli operatori stanno mettendo in campo in questo ambito.

Proprio l'avanzata degli Lcv elettrici sta dando una spinta al noleggio a lungo termine, come riferito da un altro partecipante alla tavola rotonda: Riccardo Miuccio, Lcv Manager di Arval. La società di noleggio e di servizi alla mobilità ipotizza due trend: uno per le consegne a domicilio e l'altro per quelle B2b. Nel primo caso la visione è che si vada nella direzione di furgoni cabinati con celle frigorifere più voluminose che consentano di ottimizzare i percorsi; nel secondo è che si passi a un trasporto elettrificato e a mezzi di dimensioni più contenuti. Anche il veicolo allestito a noleggio, infine, è sem-



NUMERI Capillarità dei veicoli commerciali leggeri nel settore Atp

In Italia i veicoli commerciali leggeri omologati Atp servono per la raccolta delle materie prime (frutta, verdura, eccetera) nelle piccole realtà produttive e per portarle sul sito di trasformazione. Successivamente vengono impiegati nella distribuzione degli alimenti freschi e dei farmaci (cosiddetto "ultimo miglio") e in attività di vendita, come nei mercati rionali o nella consegna di cibo porta a porta o nello street food. Possono anche essere utilizzati per il trasporto di pasti, di sangue umano, di opere d'arte, di elettrodomestici "bruni" e prodotti sensibili alla temperatura. In Italia sono 118.318 i veicoli fra Lcv e M-Hcv (commerciali medio-grandi) usati per il trasporto dei freschi.



pre più costruito su misura delle esigenze del cliente, con accessori e certificazioni ben definite.

NORMATIVE

C'è un gap a livello europeo che riguarda la mancata regolamentazione di alcuni prodotti termosensibili che necessitano invece di adeguate misure, come vino e olio, per esempio, ma anche fiori, prodotti per animali, farmaci, elettrodomestici bruni (te-

levisori, radio e simili), opere d'arte, eccetera.

Oltre al protocollo Atp, creato per facilitare il trasporto internazionale di derrate alimentari deperibili, quindi difficilmente estensibile ad altri ambiti, durante la presentazione del "Libro Bianco" si è posto l'accento su un'altra normativa - la CEN EN 17066, pubblicata nel 2020 - che considera tutti i prodotti sensibili alla temperatura. Pur essen-

do una norma volontaria, consente uniformità di trattamento dei beni dalla Scandinavia alla Sicilia. Ne ha parlato Bruno Cortecchi di Plastoblok Italiana, rappresentate dell'Italia agli organismi di standardizzazione WP11 e CEN TC413. La CEN EN 17066 tiene conto anche delle mutate condizioni ambientali - con l'aumento della temperatura media estiva (38°C, l'Atp considera 30°C) - oltre che dell'apertura delle porte dei veicoli, criticità di rilievo nell'ultimo miglio. Cortecchi ha, infine, riferito che i vari gruppi di lavoro creati a livello europeo stanno definendo gli standard sia dei prodotti attualmente in circolazione sia di quelli futuri, con focus su frigoriferi elettrici, prodotti multi-vano e multi-temperatura, tecnologie di refrigerazione criogenica con l'impiego di azoto o CO₂, solo per fare alcuni esempi.

LOGISTICA I benefici dell'estensione delle finestre di scarico

Secondo uno studio condotto da GSI Italy, in collaborazione con la Liuc Università Cattaneo e il Politecnico di Milano, il 71% dei centri di distribuzione delle GDO hanno finestre di scarico inferiori alle 6 ore; inoltre solo il 21% e il 10% rimane aperto rispettivamente dopo le ore 13 e anche il sabato. La consuetudine deriva dalla volontà di organizzare le operazioni in un singolo turno. Un'estensione delle finestre di scarico comporterebbe un maggiore numero di ore di lavoro su più turni. Ci sarebbero però dei benefici, tra i quali la riduzione della congestione dei magazzini e, conseguentemente, un aumento della sicurezza per gli operatori. E non è tutto. Il rischio di uno stoccaggio degli alimenti freschi non ottimale e quindi di un deperimento della merce verrebbe ridotto, a vantaggio anche di una efficienza organizzativa e di un servizio finale migliore. Anche le tempistiche di consegna ne risentirebbero positivamente. Fonte: Freight Leaders Council.

COLDTAINER Trasporti simultanei di pasti caldi e alimenti freschi o surgelati

Per garantire la conservazione ottimale di alimenti come pesce crudo, crostacei, ma anche dolci, torte gelato o materie prime da cucinare sul posto, ci sono i contenitori isotermitici refrigerati Coldtainer, marchio di Euroengel (Brescia). Sono realizzati tramite stampaggio rotazionale come corpi unici, in polietilene idoneo al contatto con alimenti e in conformità alla normativa Haccp, senza giunture interne o spigoli per facilitarne la pulizia. Le versioni NDN (fino a +0°C) e FDN (fino a -21°C) - le più adatte per cibi e bevande - sono disponibili con omologazione Atp per il trasporto fresco (FRAX) o surgelato (FRCX). Inoltre nel caso specifico in cui il cibo viene cucinato altrove e portato sul posto (primi e secondi piatti, contorni, eccetera), c'è la linea HmL di contenitori termici attivi a 12V per il trasporto di alimenti caldi, appositamente progettata per mantenere una temperatura sempre superiore ai +65°C, evitando così rischi di alterazioni microbiche del cibo cotto e mantenendo intatti gusto e consistenza. Per le esigenze specifiche degli operatori del catering (dal piatto precotto al surgelato) ci sono i modelli Coldtainer dal volume contenuto F0140 (140 litri) o F0330 (330 litri). Nel caso in cui si disponga di veicoli commerciali più capienti è possibile installare due o più contenitori Coldtainer nella modalità "combo" per il trasporto



multi-temperatura. Ad ogni modo, la varietà della gamma incontra qualsiasi esigenza di ripartizione degli spazi; si va infatti da un minimo di 22 litri di volume interno fino a un massimo di 915 litri passando per i 760 litri del modello F0760 a sviluppo verticale. Quest'ultimo è stato appositamente progettato per le porte laterali di furgoni H2, permettendo di attuare il trasporto frazionato in tutta comodità, sfruttando anche lo spazio in altezza del veicolo. ●



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

SPECIALE

PLASTOBLOK ITALIANA Cella isoterma a doppia temperatura e frigo elettrico

La nuova generazione di furgonature realizzata da Plastoblok Italiana (Parma) è progettata per il trasporto razionale di merci refrigerate e fresche. Adatta a tutti i tipi di telaio, garantisce ottimizzazione dello spazio, aumento del carico utile e protezione anti-effrazione, oltre a un'elevata resistenza agli agenti atmosferici e un alto coefficiente isolante. Il veicolo è perso-



nalizzabile: può essere allestito con paratia divisoria, per un uso in multi-temperatura; è disponibile in versione "Extra-rinforzata" per capi appesi. L'allestimento non presenta componenti di metallo, pertanto è inattaccabile da agenti corrosivi, è economicamente più sostenibile in fase di riparazione, è impermeabile ad acqua e vapore nonché robusto e resistente alle sollecitazioni d'urto.

Come frigorifero Plastoblok Italiana monta sulla gamma di Lcv cabinati TE30 di Mitsubishi Heavy Industries T. T. E.: elettrico, azionato da una batteria indipendente dal propulsore. Un generatore aggiuntivo installato nel vano motore garantisce la carica continua durante la guida. La batteria fornisce energia e quindi prestazioni di raffreddamento costanti, anche quando il mezzo è fermo. Il prodotto rispetta, quindi, la catena del freddo al cento per cento. A seconda della situazione operativa, TE30 può lavorare in modo indipendente fino a sei ore con vano di carico preraffreddato. Allo stesso tempo, al motore del veicolo viene risparmiato il consumo di carburante necessario al trascinamento del frigo tradizionale (7/10 CV): in questo modo vengono anche emessi meno gas di scarico. Infine, quando si rivende il mezzo usato, il TE30 può essere trasferito su un nuovo veicolo, senza spese esorbitanti né tempi lunghi di allestimento. ●

DOMETIC Sistema di raffreddamento indipendente dal motore

La tecnologia di raffreddamento per il trasporto a temperatura controllata Frigo DC di Dometic (in Italia a Forlì) è completamente elettrica. Il sistema funziona a 12 V, utiliz-

zando la batteria del veicolo anziché il motore e non necessita di una struttura a tetto. È dotato di un potente compressore elettrico senza struttura meccanica. Il prodotto è stato scelto dalla start-up polacca EV Fleet per il proprio sistema



di trasporto urbano. È stato quindi installato sullo SmartVan IoT, un veicolo intelligente su base Mercedes-Benz e-Sprinter con un proprio sistema operativo. I dati generati vengono raccolti dal team EV Fleet

e utilizzati per l'ottimizzazione dei processi logistici nella distribuzione urbana. Un recente test - in cui il veicolo citato ha percorso 200 km attraverso Varsavia con un carico di 3.490 kg - ha dimostrato che Dometic Frigo DC mantiene la temperatura desiderata tra 2 e 8° C per l'intera durata del viaggio. ●

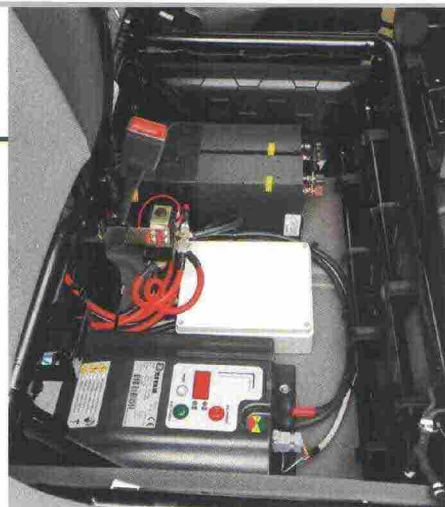
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

LAURI Coibentazione full-electric

Tra le realizzazioni più recenti di Lauri (Mantova) c'è un allestimento sul nuovo Volkswagen e-Crafter. La coibentazione è equipaggiata con la unità frigo Lamar full-electric (sempre by Lauri), dotata di batteria indipendente da 10 kWh.

Quest'ultima è in grado di garantire un'autonomia operativa fino a 8 ore per trasporti fino a 0°C e di 5/6 ore per trasporti fino a -18°C. L'unità di potenza è facilmente accessibile e ordinatamente posizionata sotto alla panca passeggeri.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

SPECIALE

ORION Il centro vaccinale itinerante creato su specifiche Oitaf

Seppur non nasca per il trasporto di alimentari, il veicolo qui raffigurato è stato allestito su indicazioni di Oitaf. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci ha trasferito l'idea alla concessionaria Scania/Volkswagen di Firenze, Toscana, che ne è diventata capo-progetto. Il mezzo prescelto - un Volkswagen Crafter 2.0, 177 CV, cambio manuale, passo lungo (L3) tetto alto (H3) - è stato quindi allestito da Orion Veicoli Speciali (Calenzano, FI), che ha progettato una disposizione originale di tutti gli elementi necessari alla funzionalità ed ergonomia, nel rispetto delle norme sanitarie. I cassoni refrigerati per la conservazione e trasporto dei vaccini sono stati forniti da Lamberet (Lai-



nate, MI): si tratta di box tipo Coolfreeze CFX da 55 litri, con controllo temperatura da remoto (wi-fi) e capacità di congelamento fino a -22°C. Consegnato lo scorso agosto al presidente della regione Toscana, Eugenio Gianni, il veicolo è stato subito asservito alle unità dislocate in Versilia, per poi essere utilizzato nei siti di agglomerazione giovanile e nelle aree dell'Appennino, per supportare le persone con maggiori difficoltà a raggiungere i centri vaccinali. Il mezzo ha effettuato migliaia di vaccinazioni ed è tuttora operativo. ●

LAMBERET Frigolight, la carrozzeria che incorpora il sistema di refrigerazione

Leggera, aerodinamica e "all-in-one". L'innovativa carrozzeria Frigolight di Lamberet è compatibile con tutti i tipi di telai e pianali cabinati sul mercato, e tutti i sistemi di trazione (termici, ibridi, elettrici...). L'unità di refrigerazione costituisce un tutt'uno con la carrozzeria, che utilizza una combinazione di nuovi materiali che consentono un notevole risparmio di peso (-25%), senza compromettere la resistenza e l'isolamento. L'intero corpo è stato digitalizzato e ottimizzato per non lasciare alcun punto di debolezza, ma anche nessun punto di sovrappeso rispetto alle prestazioni attese. I componenti tradizionali più pesanti (inserti, traversine, compensato per pavimenti in legno, telai metallici, ecc.) vengono sostituiti da complessi compositi.



Il gruppo refrigerante Kerstner serie "06", è integrato nel padiglione: la sua forma aerodinamica è calcolata per superare il vantaggio di un deflettore di cabina che diventa inutile, per risparmiare costi e peso. L'alleggerimento di Frigolight consente di liberare carico utile necessario per i flussi logistici dell'ultimo miglio, sempre più complessi ed esigenti (multitemperatura, multiformato, trasporto farmaceutico, ecc.). L'alleggerimento combinato con il guadagno aerodinamico riduce al minimo anche l'energia necessaria per la trazione, il che è particolarmente interessante per i nuovi veicoli commerciali leggeri alimentati a batteria per preservare la loro autonomia. Il prodotto è in corso di industrializzazione durante il 2022. ●

COLD CAR Il box isotermico amovibile per garantire la catena del freddo

Nome di riferimento per quanto riguarda la produzione di carrozzerie refrigerate a piastre eutettiche per la distribuzione di alimenti gelati, surgelati, freschi e a temperatura ambiente, Cold Car (Occimiano, AL) realizza da oltre cinquant'anni soluzioni su misura per ogni esigenza professionale dei clienti. Sono circa 50.000 le carrozzerie prodotte dal 1968 a oggi. L'azienda ha realizzato una carrozzeria refrigerata sul nuovo Piaggio Porter a norma Atp: con una lunghezza di 3,75 metri e un volume di carico



di circa 4 metri cubi è disponibile nella versione sia a bassa temperatura sia multi-temperatura per il trasporto combinato di alimenti freschi a +2°C/+4°C e surgelati a -33°C. La portata utile residua è variabile da un minimo di 525 kg sulla versione Short Range con alimentazione a metano per arrivare a 665 kg su quella Long Range a GPL. Quest'ultima permette un'autonomia di percorrenza giornaliera complessiva benzina + GPL di circa 600 km. La possibi-

lità di abbinare alla carrozzeria refrigerata il sistema di controllo elettronico delle temperature 3 Cars Evo permette di richiedere le agevolazioni fiscali previste dal Decreto Industria 4.0 per investimenti effettuati entro il 31 dicembre 2022. Per aumentare la versatilità Cold Car lo propone anche box isotermici Eutectic System amovibili in regime di Atp per la realizzazione di vani interni a temperatura controllata diversa dalla principale. ●



I FATTI DEL MESE

Tutto quello che c'è da sapere sulla logistica degli ultimi 30 giorni

a cura della Redazione

GEFCO

Logistica automotive

Il provider logistico GEFCO, specializzato in ambito automotive, passa di mano: Stellantis – Gruppo automobilistico nato dalla fusione di PSA e FCA – ha infatti annunciato la cessione del restante 25% delle sue quote in GEFCO S.A. a CMA CGM GROUP, società francese attiva nel settore dei trasporti e della logistica. Il restante 75% delle quote GEFCO resta in capo alla società ferroviaria statale russa RZD, entrata nel capitale nel 2012 a seguito della vendita di una quota da parte del gruppo PSA Peugeot Citroen. Nella prima metà del 2021, GEFCO ha registrato ricavi per 2,2 miliardi di euro, in aumento del 25,6% rispetto al primo semestre 2020, un EBIT ricorrente record a 118,8 milioni di euro e un margine operativo al 5,5%.



Cyber security

Contship: focus IT

Contship Italia Group, con l'obiettivo di semplificare la gestione dell'archiviazione dei dati e supportare la crescita aziendale, ha deciso di sostituire la tecnologia di data storage all-flash in uso e migrare verso una soluzione più autonoma e un'infrastruttura di storage enterprise più facile da gestire, cosicché il personale qualificato potesse concentrarsi su altri servizi critici per l'azienda. Contship ha quindi optato per una soluzione active-active basata sulla piattaforma VMware di Infinidat che assicura una maggiore velocità dal punto di vista della latenza rispetto ad altri fornitori, ma offre anche prestazioni elevate e scalabilità prevedibile per i carichi di lavoro mission-critical, a vantaggio di tutti gli attori attivi lungo la supply chain.

l'hashtag della logistica

#ecommerce

Nell'ultimo trimestre sono aumentate del 23% le richieste di consegna super rapida rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I dati raccolti da PonyU – operatore specializzato in logistica last mile – si inseriscono in un trend di mercato che vede gli e-commerce crescere del 32,4%.

#aircargo

La Cina è pronta ad inaugurare il primo aeroporto dedicato esclusivamente al traffico cargo. Realizzato nella città di Ezhou, nella provincia dell'Hubei, il terminal ha completato positivamente la sua prova di volo. L'Ezhou Huahu Airport è anche il primo aeroporto dell'Asia e il quarto aeroporto hub cargo del mondo, punta a una movimentazione di merci e posta che raggiungerà i 2,45 milioni di tonnellate nel 2025.

#expodubai

Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, ha partecipato come relatore al seminario Innovation Talks: "L'Italia come hub: trasporti, logistica e reti" organizzato dall'ICE, in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e con il Commissariato Generale dell'Italia, nell'ambito di Expo Dubai 2020.



#coldchain

Presentato ufficialmente il Libro Bianco DITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci – che raccoglie risultati e riflessioni partendo dall'analisi delle licenze ATP in Italia per il trasporto e la logistica a temperatura controllata. Il Libro Bianco si pone come obiettivo la razionalizzazione dell'universo del trasporto refrigerato dedicato a prodotti food&beverage e farmaci.

LA TECNOLOGIA MOSTRA I MUSCOLI

GLI OPERATORI DI TEMI, PARTNER GLS PER NAPOLI E PROVINCIA, SPERIMENTANO GLI ESOSCHELETRI MATE-XT COMAU

Punta sulla tecnologia a supporto della professionalità Temi Spa, azienda licenziataria esclusiva del marchio GLS per Napoli e provincia, parte del Gruppo Tavassi, che ha avviato la sperimentazione di esoscheletri MATE-XT Comau. L'azienda partenopea ha acquisito già nel 2021 i robot indossabili, per supportare i propri operatori attivi nella filiera delle spedizioni. MATE-XT si indossa come uno zaino e replica i movimenti fisiologici dell'operatore, fornendo un supporto ottimale alla parte superiore del corpo. L'esoscheletro è caratterizzato da una struttura sottile e leggera in fibra di carbonio e da un sistema di regolazione intuitivo. MATE-XT offre infatti otto diversi livelli di sostegno che l'operatore può impostare o modificare in maniera agevole e autonoma.

La sperimentazione degli esoscheletri da parte di Temi Spa è attiva in tutte e quattro le sedi dell'azienda: Napoli, Frattamaggiore, Nola e Mariglianella.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

Celebrata a Milano, in presenza e in streaming, la VI edizione di "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry". Tema trainante il PNRR, il fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana dei prossimi cinque anni. Logistica&Trasporti media partner

a cura della redazione

Logistica alla prova del PNRR

46

Il Centro congressi di Assolombarda a Milano è tornato ad essere agli inizi di marzo il palcoscenico di "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry", l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti e il mondo dell'economia produttiva italiana. Promossa da Confetra, Alsea e The International Propeller Clubs la tre giorni, giunta alla VI edizione, si è svolta in presenza e in streaming, registrando la partecipazione di

oltre 4mila partecipanti che hanno seguito gli interventi di 120 relatori. La nostra rivista Logistica&Trasporti ha supportato la manifestazione come media partner. Il tema trainante è stato la grande occasione rappresentata dal PNRR, il fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana dei prossimi cinque anni. "Stavamo per uscire dal tunnel della crisi pandemica e il PNRR sarebbe stato la soluzione, un trampolino di lancio verso la ripresa dello sviluppo

- ha osservato Guido Nicolini, Presidente di Confetra - Prima l'inflazione e la scarsità post pandemica, poi la guerra e, sullo sfondo, i costi della transizione ecologica hanno resettato la prospettiva e costringono gli operatori dell'economia produttiva e della logistica a stringere una concertazione per non essere sempre e solo reattivi agli eventi". "La situazione generale del Paese, e direi del mondo, è in uno stato di flusso ma non ha senso attendere che si stabilizzi, anche perché non sappiamo quando lo farà - ha ribadito Betty Schiavoni, Presidente di Alsea - Dobbiamo invece accelerare la realizzazione degli impegni che sono stati presi da anni, rafforzando l'efficienza del sistema". "I nostri associati sono caratterizzati da una propensione direi naturale verso l'intermodalità al servizio della catena di fornitura e di valore globali - ha concluso Riccardo Fuochi, Presidente di The International Propeller Club - Port of Milan - Le catene devono essere riprogettate, dall'approvvigionamento alla produzione alla distribuzione e va fatto in collaborazione tra industria e logistica".



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



PNRR PROTAGONISTA TRA OPPORTUNITÀ E RITARDI STRUTTURALI

Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiana. Il ministro Enrico Giovannini ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry".

"È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato". A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni 90 e, come ha ricordato Gian Paolo Oneto, Direttore Centrale per gli Studi e la valorizzazione delle statistiche economiche dell'Istat, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo: la riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare Piero Petrucco, Vicepresidente di Ance, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi. La

questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato Massimo De Andreis, Direttore Generale di SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale, dal reshoring e nearshoring all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità. Il pomeriggio della prima giornata di lavori è stato caratterizzato da un approfondimento della situazione geopolitica e degli effetti delle crisi post pandemiche.

IL NORD OVEST, DRIVER DEL PAESE

Il convegno "Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese" ha aperto la seconda giornata. La sessione, organizzata da Alsea, ha coinvolto 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 tre regioni necessitano di una spinta comune, superando i confini geografici e ragionando come un'unica macroregione. "La Regione Lombardia deve occuparsi della logistica, visto che ha



sul territorio 18mila imprese e 90mila 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 Beneduti, Assessore della Regione Liguria - 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". 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. 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. Vogliamo dare una prospettiva alle aziende". La giornata è prosegui-

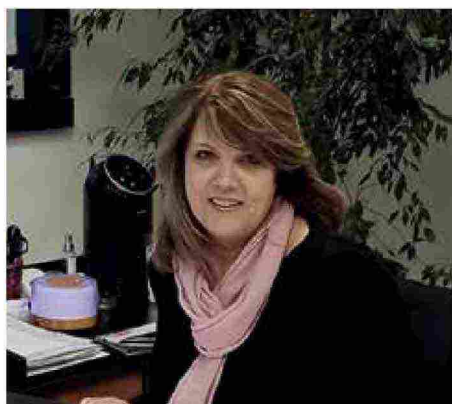
47

TRUCK

EVENTI



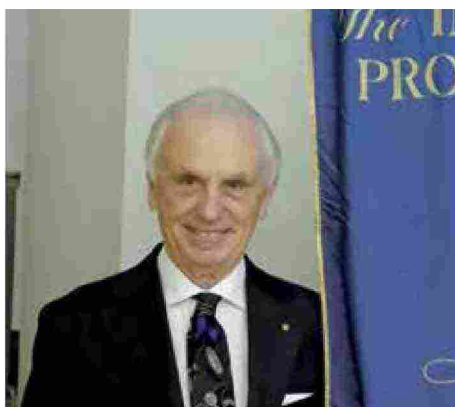
Guido Nicolini, Presidente di Confetra



Betty Schiavoni, Presidente di Alsea



Marco Lopez de Gonzalo, Studio Legale Mordiglia



Riccardo Fuochi, Presidente di The International Propeller Club - Port of Milan



Al microfono Alessandro Panaro di SRM

ta con la presentazione del Libro Bianco del trasporto ATP in Italia, ossia la logistica refrigerata.

“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”, ha dichiarato Clara Ricozzi, Presidente di Oitaf. 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

re lombarde, venete e dell’Emilia Romagna che hanno vocazione internazionale e che importano o esportano attraverso i container. La survey dimostra come sostenibilità e digitalizzazione siano tematiche sempre più importanti per le aziende, sebbene solo il 36% sia convinto che il PNRR sia adeguato.

“Constatiamo con sorpresa - ha affermato Alessandro 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”. 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).

IL DIFFICILE EQUILIBRIO DELLA SOSTENIBILITÀ

L’equilibrio da trovare tra decarbonizzazione, sicurezza energetica attuale e futura è stato il fil rouge delle tre giornate e il protagonista della sessione di apertura dell’ultima giornata di evento. Un equilibrio reso instabile dalla crisi pandemica e bellica in corso e la cui evoluzione è impossibile da prevedere. In questo quadro va superata la logica degli strumenti verticali, calati dall’alto, per concentrarsi su strumenti distribuiti, ossia gli accordi tra privati. Il concetto è stato affermato con forza da Andrea Condotta, esponente di Alice e 2Zero. Marco Lopez de Gonzalo, partner dello Studio Legale Mordiglia, ha tracciato il cambio di rotta. Non si tratta di ripartire solo costi e oneri, ma anche opportunità. “Ci sono strumenti contrattuali che trasformano la sostenibilità in una risorsa, sono formule *meno inquinato, meno pago*”. La giornata si è conclusa con le sessioni sul cargo aereo e l’intermodale ferroviario a lungo raggio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



OCCHI PUNTATI SUL FREDDO

OITAF, con il sostegno del Mims, ha presentato il “Libro Bianco del trasporto ATP in Italia”, il primo di due volumi che offre un’istantanea sul settore del trasporto refrigerato nel nostro Paese. Il primo lavoro ha un focus dedicato ai veicoli mentre il secondo sarà rivolto ai rimorchiati

In un Paese come l'Italia, che basa una parte della sua fama nel mondo e anche della sua economia sui prodotti agroalimentari, è particolarmente importante che questi beni mantengano al massimo le loro caratteristiche in tutte le fasi dei trasporti, in modo da raggiungere i consumatori finali al meglio. Ma non solo cibi freschi, vino e olio, anche i medicinali hanno bisogno di essere mantenuti a una temperatura controllata in tutte le fasi della movimentazione. Su questo tema è stato recentemente presentato il “Libro Bianco del trasporto ATP in Italia”, realizzato dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (OITAF) con il sostegno del Mims; un'istantanea sul settore del trasporto refrigerato nel nostro Paese che si svolge secondo i dettami previsti dall'Accordo

internazionale sul trasporto delle merci deperibili.

Il volume raccoglie i dati sul comparto e gli interventi di esperti

e protagonisti del settore sia dal punto di vista normativo, sia tecnico, sia commerciale.

Si tratta del primo di due volumi in programma. Questo ha un focus dedicato ai veicoli; il secondo sarà rivolto ai rimorchiati.

Il trasporto in regime di temperatura controllata è, come dicevamo, regolamentato dall'accordo internazionale ATP che prevede procedure condivise per la movimentazione e distribuzione degli alimenti deperibili e l'utilizzo di veicoli con specifiche

caratteristiche tecniche.

Tutti gli attori della filiera sono quindi tenuti a rispettare regole molto rigide per garantire la correttezza di un trasporto particolarmente delicato, che sta vivendo nel nostro Paese una fase positiva con la crescita del mercato dei cibi freschi e che può contare su circa 120mila mezzi.

Il Libro Bianco si pone l'obiettivo di offrire una panoramica sul comparto anche fotografando, regione per regione, la tipologia di veicoli presenti e censendo il numero di mezzi con certificati ATP per abitante. Una sezione è dedicata alla composizione delle flotte di veicoli ATP in Italia, scomposte in funzione del loro specifico utilizzo.

Fra le varie cose, emerge che la

Composizione della flotta di veicoli ATP a livello regionale

NORD OVEST

LOMBARDIA	13.454
PIEMONTE	8.031
LIGURIA	2.219
VALLE D'AOSTA	822

NORD EST

EMILIA ROMAGNA	8.837
VENETO	8.808
TRENTINO ALTO ADIGE	4.613
FRIULI VENEZIA GIULIA	2.835

RICOZZI: A BREVE IL SECONDO VOLUME

Il Libro Bianco è stato realizzato "grazie ai dati che ha messo a disposizione la Direzione generale della motorizzazione", con "quasi due anni di lavoro, nel periodo di piena pandemia, per classificare tutto il dato". A spiegarlo è **Clara Ricozzi** presidente esecutivo e presidente del Comitato Tecnico Scientifico di Oitaf.



Clara Ricozzi

Fra i vari aspetti, il libro analizza le licenze relative a questo tipo di trasporto, la distribuzione sul territorio, i principali brand e le flotte, composte da carri isolati. Il trainato farà parte del

secondo volume. "L'analisi - sottolinea - e le relative valutazioni si potranno dire completate con il secondo volume che ormai è in fase di ultimazione e che conterrà anche uno sguardo sul futuro del settore". Altro aspetto chiave è quello dell'età dei mezzi. Questo settore può vantare, infatti, un'età media inferiore rispetto a quella delle flotte di altri segmenti. "I controlli e le verifiche da superare per l'esecuzione di questo tipo di trasporti, non solo in sede di primo rilascio dell'attestato ma soprattutto nei successivi rinnovi fanno sì che i lavoratori interessati preferiscano non rischiare di perdere la classificazione o peggio di perdere la possibilità di lavorare per eccessiva usura del veicolo".

regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi che saranno oggetto del secondo volume - è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073. Ragionando per aree Nielsen (l'aggregazione di regioni per caratteristiche e peculiarità abbastanza omogenee: Nord Ovest, Nord Est, Centro, Sud e Isole), il Sud è primo, con 41.902 veicoli, **pari al 35,5%**; seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest che insieme contano il 41,9%. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Più nel dettaglio, la provincia di Roma è quella che conta il maggior numero di veicoli ATP in assoluto (8.492). Seguono le province di Napoli

(7.070), Torino (4.946) e Milano (4.310). Distinguendo ulteriormente tra veicoli commerciali leggeri, fino a 3,5 tonnellate, e autocarri sopra le 3,5 tonnellate, la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia per la seconda. Per quel che riguarda l'età media del parco, il 56,6% del parco circolante ATP italiano è ante Euro 5, composto da veicoli immatricolati prima del 2009 che hanno dunque oltre 11 anni di attività. E solo il 22,4% rispetta le più stringenti normative oggi in vigore sulle emissioni. In generale, l'età media sia dei veicoli sotto le 3,5 tonnellate, sia di quelli al di sopra è però inferiore a quella delle flotte italiane. I veicoli commerciali leggeri hanno infatti generalmente più di 12 anni

con il 44,4% dei mezzi ante Euro 4. Mentre il 38% degli ATP è ante Euro 4. Più nuovi anche i mezzi sopra le 3,5 tonnellate: solo 4 su 10 sono ante Euro 4 contro una media del 56%. Per restare in regola con la normativa e le certificazioni e non rischiare il declassamento, gli operatori sono tenuti infatti a utilizzare veicoli più recenti. Una piccola quota (6.700) fra leggeri e sopra le 3,5 tonnellate ha comunque oltre 30 anni di vita. Ma oltre a questa parte più analitica, nel Libro Bianco sono presenti anche gli interventi dei protagonisti della filiera, dai costruttori agli allestitori agli esperti di Internet of Thing, tecnologie e distribuzione. Il testo presenta, infine, in appendice le norme vigenti ATP in Italia e nei Paesi aderenti al protocollo e anche le raccomandazioni per il trasporto dei vaccini contro il Covid-19.

25

CENTRO

LAZIO	12.073
TOSCANA	6.650
SARDEGNA	3.153
MARCHE	2.883
UMBRIA	2.038

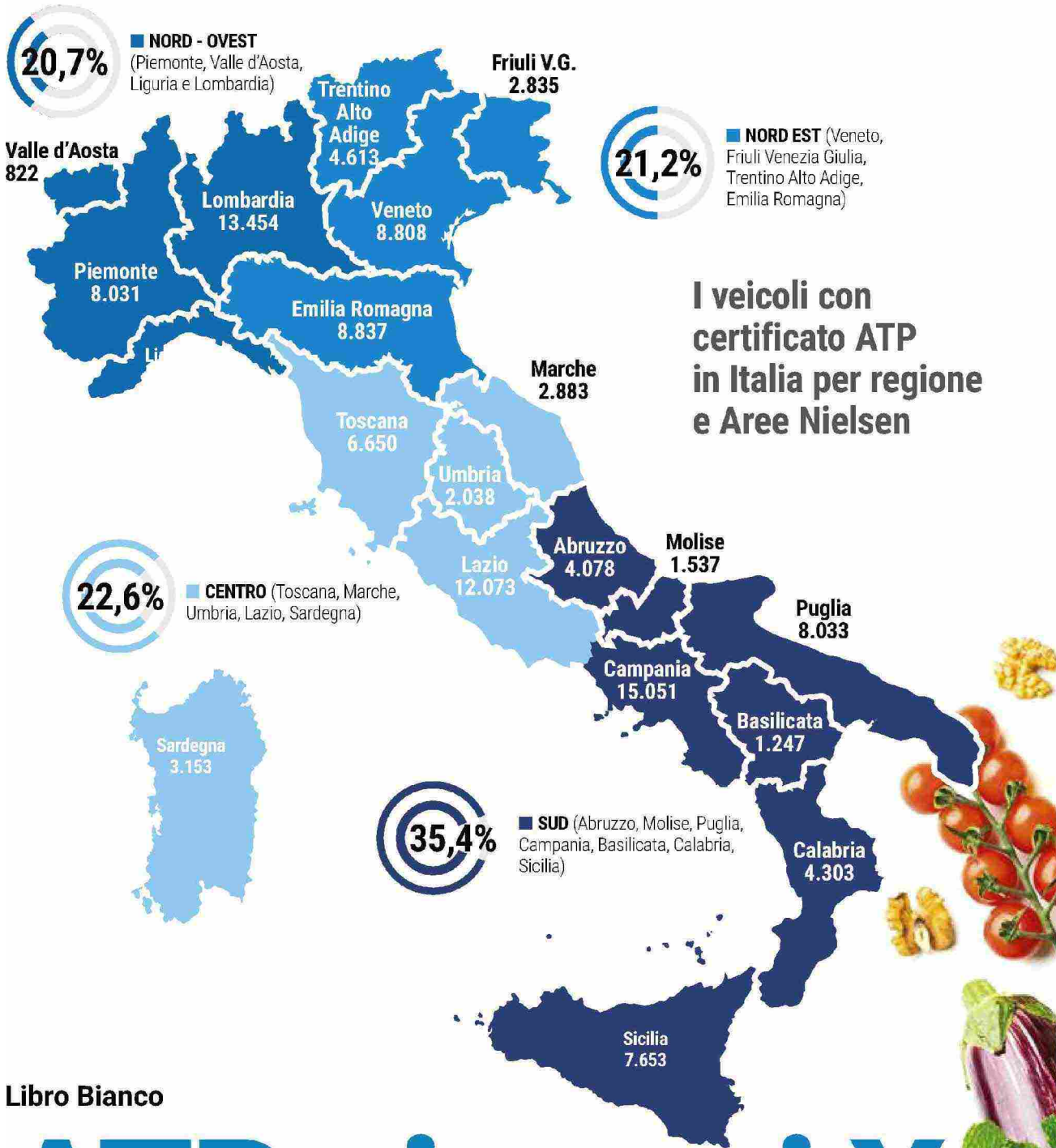
SUD

CAMPANIA	15.051
PUGLIA	8.033
SICILIA	7.653
CALABRIA	4.303
ABRUZZO	4.078
MOLISE	1.537
BASILICATA	1.247

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

Ricerche



I veicoli con certificato ATP in Italia per regione e Aree Nielsen

Libro Bianco

ATP ai raggi X

OITAF per la prima volta ha fotografato il circolante italiano per il trasporto a temperatura controllata. Un 'esercito' composto da oltre 118.000 veicoli, perlopiù leggeri, dove domina ancora il conto proprio

di Tiziana Altieri

Quanti sono i veicoli con licenza ATP in Italia? Quanti anni anno? Nell'universo del trasporto a temperatura controllata dominano i padroncini o le grandi flotte? Le risposte a queste e molte altre domande sono contenute nel 1° volume del Libro Bianco ATP, quello dedicato ai veicoli (rimorchi e semirimorchi saranno infatti protagonisti del 2°, in lavorazione). "Un lavoro molto ponderoso, unico in Europa, che nasce a valle del congresso di Transfrigoroute International 2019 e si inserisce nel solco della collaborazione con Freight Leaders Council" - ha sottolineato **Clara Ricozzi**, presidente di Oitaf, l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci che ne ha curata

Nella cartina è riportato il circolante ATP per Area Nielsen e per regione. Circa un veicolo ATP su tre è stato immatricolato al Sud. La regione con il maggior numero di certificati è la Campania, seguita da Lombardia ed Emilia Romagna.



www.vietrasportiweb.it

Sguardo sul futuro

Sul palco di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, in occasione della presentazione ufficiale del Libro Bianco, hanno preso la parola coloro che hanno contribuito alla realizzazione dello stesso fornendo una visione su quello che sarà il futuro del trasporto a temperatura controllata.

Clara Ricozzi ha dato voce al Freight Leaders Council (i cui contenuti nel Libro Bianco sono firmati dal presidente **Massimo Marciani**) e al Freight Leaders Council Young (**Cristiano Ardigo**, vicepresidente). "Sono tante le sfide che attendono il settore - ha detto - dalla crescita dell'e-commerce, che crea criticità per l'approvvigionamento, alla questione imballaggi fino a una maggiore tracciabilità. Abbiamo bisogno di ricorrere al massimo alla tecnologia, alla digitalizzazione per assicurare il mantenimento della qualità lungo tutta la catena logistica. Non dimentichiamo, infine, l'importanza del fattore 'tempo' aggravata dalla carenza di autisti in tutta Europa. È necessario pensare a soluzioni per ridurre la congestione nei magazzini. La collaborazione con la GDO in questo senso è auspicabile".

La parola è, quindi, passata a **Umberto Torello**, amministratore unico di Dif (Distribuzione Italiana Food) che ha sottolineato come trasparenza e tracciabilità debbano essere considerati concetti chiave per garantire sicurezza e idoneità degli alimenti, dalla produzione alla consegna al consumatore finale. Ha, inoltre, colto l'occasione per ringraziare tutti gli operatori del trasporto che, anche nei momenti più difficili dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la fornitura di beni primari in tutta la Penisola. **Massimiliano Perri**, dal palco di Assolombarda, che ha ospitato l'evento, ha ricordato come Iveco, con la sua gamma, i suoi servizi e la sua rete di dealer e officine, sia in grado di soddisfare ogni esigenza del settore ATP, dove gioca un ruolo di leader assoluto.

Riccardo Miuccio, Lcv Manager di Arval BNP Paribas Group si è soffermato sul noleggio. "La visione di Arval - ha spiegato - da qualche tempo è focalizzata su questo mondo che è cresciuto causa pandemia e crescerà ancora. Sulle strade ci sono meno mezzi ATP di quanti ne dovrebbero circolare. Noi siamo pronti a soddisfare ogni richiesta con veicoli customizzati sviluppati con leader del settore".

Ismaele Iaconi, Sales&marketing Director di Lamberet Italia ha esordito esprimendo soddisfazione per fare parte di Oitaf fin dall'inizio. È, poi, entrato nel merito degli allestimenti spiegando come oggi esistano anche soluzioni elettriche per il trasporto refrigerato ma che non c'è una fattispecie energetica che debba avere la meglio sulle altre.

Bruno Cortecchi, direttore commerciale di Plastoblok Italiana e presidente della sezione freddo di Anfia, collegato da remoto, ha fatto il punto sulla normativa ATP e sulla CEN 17066 2020.

In chiusura, **Franco Larizza**, presidente Cda Larizza Consulting, si è concentrato sulle coperture assicurative per i beni deperibili e ha invitato gli operatori a porre molta attenzione alle clausole: il risarcimento dipende, infatti, da come si è stipulata la polizza.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

04 2022 - 9

Lcv e M-Hcv con attestato ATP nelle regioni italiane

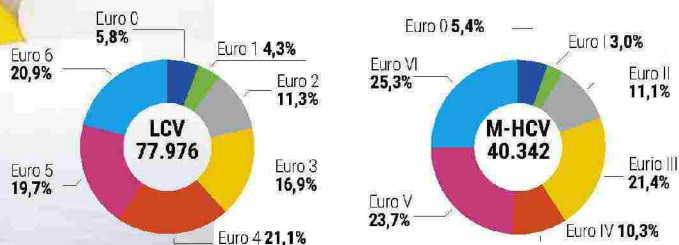
	Leggeri	%	Medi-pesanti	%	Totale	Abitanti
Abruzzo	2.572	63,1	1.506	36,9	4.078	1.281.012
Basilicata	1.006	80,7	241	19,3	1.247	545.130
Calabria	3.364	78,0	939	22,0	4.303	1.860.601
Campania	11.117	74,0	3.934	26,0	15.051	5.624.260
Emilia Romagna	5.244	59,3	3.593	40,7	8.837	4.438.937
Friuli Venezia Giulia	2.318	81,8	517	18,2	2.835	1.201.510
Lazio	7.877	65,2	4.196	34,8	12.073	5.730.399
Liguria	1.492	67,2	727	32,8	2.219	1.518.495
Lombardia	7.636	56,8	5.818	43,2	13.454	9.981.554
Marche	2.016	69,9	867	30,1	2.883	1.498.236
Molise	1.079	70,2	458	29,8	1.537	294.294
Piemonte	4.989	62,1	3.042	37,9	8.031	4.274.945
Puglia	5.819	72,4	2.214	27,6	8.033	3.933.777
Sardegna	2.175	69,0	978	31,0	3.153	1.590.044
Sicilia	5.065	66,2	2.588	33,8	7.653	4.833.705
Toscana	4.603	69,2	2.047	30,8	6.650	3.692.865
Trentino Alto Adige	2.927	63,5	1.686	36,5	4.613	1.077.078
Umbria	1.284	63,0	754	37,0	2.038	865.452
Valle d'Aosta	744	90,5	78	9,5	822	124.089
Veneto	4.649	52,8	4.159	47,0	8.808	4.869.830
Totale Italia	77.976	65,9	40.342	34,1	118.318	59.236.213

Il parco ATP italiano per Classe Euro

Classe Euro	Totale	%
Euro 0	6.717	5,7
Euro 1	4.565	3,9
Euro 2	13.290	11,2
Euro 3	21.804	18,4
Euro 4	20.588	17,4
Euro 5	24.895	21,0
Euro 6	26.459	22,4
Totale	118.318	100,0

Come si evince dalla tabella in alto in Italia per ogni veicolo medio-pesante ATP ne circolano due leggeri. La Campania è la regione dove è più consistente il parco Lcv ATP, la Lombardia è invece quella con il maggior numero di M-Hcv ATP. Attualmente circa il 44 per cento del parco ATP risponde alle norme anti-inquinamento Euro 5 o Euro 6. Il 5,7 per cento è ancora Euro 0.

Lcv e M-Hcv ATP per Classe Euro



la realizzazione. Un Libro Bianco reso possibile dal MIMS che ha messo a disposizione i dati in forma anonima e che è stato presentato a Milano nell'ambito della sesta edizione di *Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry*. "L'obiettivo - ha aggiunto Clara Ricozzi - era indagare a 360 gradi il trasporto di prodotti in regime di temperatura controllata. Oggi abbiamo questo primo volume che si concentra sull'analisi di circa 120.000 veicoli ATP che rivestono un ruolo fondamentale, ancor più in un paese temperato come il nostro dove mantenere la catena del freddo è più complesso e fondamentale".

Dati preziosi quelli contenuti nel Libro Bianco, definito da **Cristina Qirjaku**, responsabile della sezione ATP e ADR del MIMS, nel corso della presentazione ufficiale "un'avanguardia a livello nazionale e internazionale". Uno strumento di grandissimo valore per gli operatori del settore ma anche per l'autorità politica e regolatoria e che, come ha ricordato il nostro direttore **Giuseppe Guzzardi**, direttore anche di Oitaf, "evidenzia una volta di più l'importanza di mettere a disposizione dati per la ricerca".

Oltre 1 su 3 al Sud

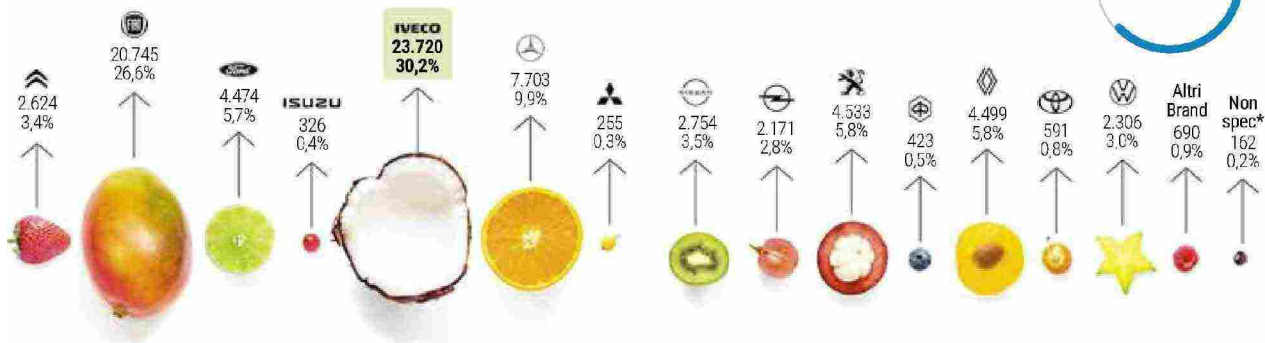
Sono oltre 118mila i veicoli con certificato ATP che circolano nella Penisola. Il Sud è l'Area Nielsen con la maggiore diffusione di mezzi per il trasporto a temperatura controllata (41.902, pari al 35,5 per cento) ma se si sommano Nord-Est e Nord-Ovest si arriva a un 41,9 per cento. La regione con più certificati ATP è la Campania: ne conta oltre 15.000. Seguono Lombardia (13.454) ed Emilia Romagna (8.837). La provincia con più licenze è quella di Roma (8.492). Al secondo posto Napoli (7.070), poi Torino (4.946) e Milano (4.310). Dall'altra parte della classifica ci sono Gorizia, Trieste, Verbania e Biella, tutte sotto quota 200.

www.vietrasportiweb.it



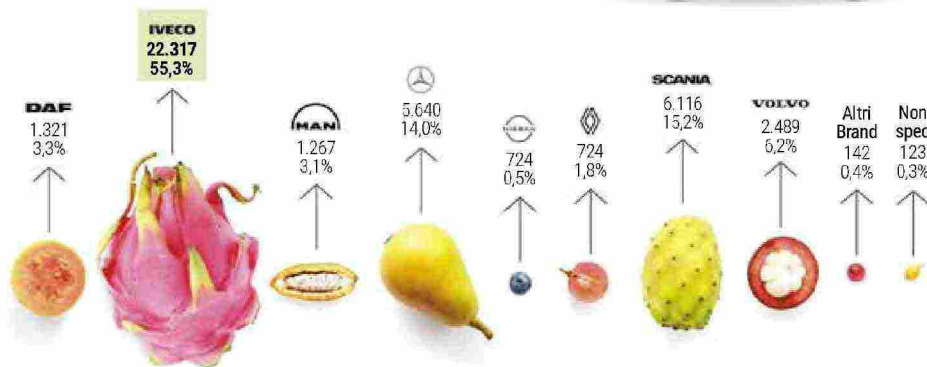
Ricerche |

Il circolante ATP LCV Italia per brand



Totale 77.976

Il circolante ATP M-HCV Italia per brand



Totale 40.342

*non specificato: rientrano in questo insieme i veicoli di cui non è riportato il brand nei file fornito dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

La Valle d'Aosta è la regione dove più elevato è il rapporto tra abitanti e veicoli ATP: uno a 151. Il più basso, invece, si registra in Lombardia: c'è una licenza ATP ogni 742 abitanti. Il Libro Bianco distingue Lcv (Light Commercial Vehicle, mezzi generalmente con un peso totale a terra fino a 3,5 tonnellate e comunque non più lunghi di 6,3 metri) da M-Hcv (Medium-Heavy Commercial Vehicle, mezzi sopra le 3,5 tonnellate e comunque lunghi oltre 6,3 metri). Ebbene i primi hanno un peso decisamente maggiore dei secondi rappresentando il 66 per cento del parco ATP italiano. A livello nazionale si conta un Lcv con certificato ATP ogni 760 abitanti e un M-Hcv ogni 1.468. La Campania è la regione dove circolano in numero assoluto più veicoli leggeri ATP, 11.138. Ci sono, poi, Lazio e Lombardia con rispettivamente 7.877 e 7.636 leggeri. La Lombardia detiene, invece, il primato per quanto riguarda gli M-Hcv, 5.818 quelli registrati nella regione. Seguono Lazio e Veneto con 4.196 e 4.159 medi e pesanti. Evidenti le relazioni tra ricchezza della regione, ossia Pil, e circolante ATP.

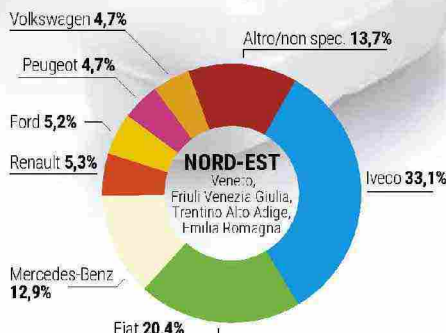
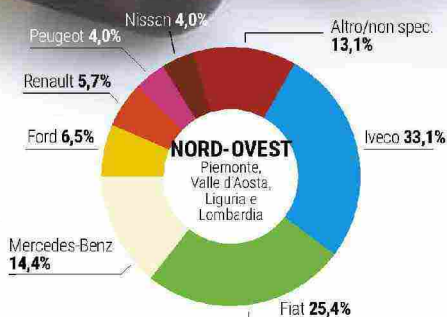
M-Hcv i più virtuosi

Oltre la metà del parco circolante ATP italiano è composto da veicoli immatricolati prima del 2009, con oltre 11 anni di attività alle spalle. E solo il 22,4 per cento rispetta la normativa sulle emissioni Euro 6 oggi in vigore. Il parco medio-pesante ATP a livello nazionale è meno inquinante del parco leggero: poco

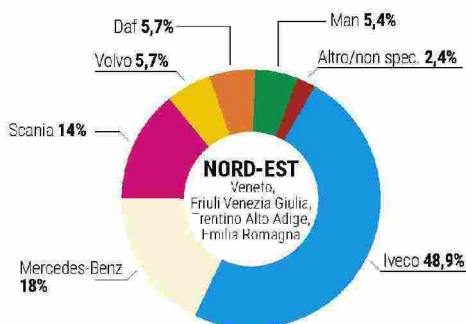
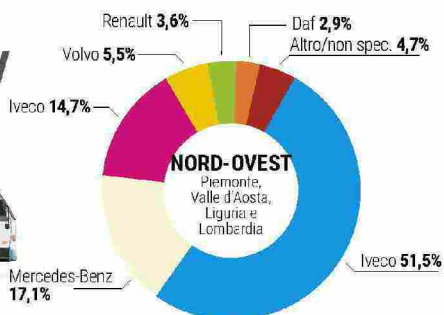


Ricerche

Brand LCV
Aree Nielsen



Brand M-HCV
Aree Nielsen



meno del 50 per cento dei veicoli è Euro 5 o Euro 6 contro il 40,5 dei light. Una situazione che rappresenta un unicum visto che i mezzi più datati sono generalmente proprio quelli della fascia media.

L'età media varia molto a seconda delle diverse aree del Paese con un Nord decisamente più virtuoso del Centro-Sud. In Valle d'Aosta e Trentino Alto Adige il parco ATP Euro 6 è il 74 e il 65,5 per cento, in Piemonte e Lombardia rappresenta quasi il 30 per cento.

I parchi ATP più datati sono quelli della Basilicata e della Calabria: solo l'8 per cento circa dei veicoli risponde alle norme Euro 6 in vigore e 1 su 10 è ancora Euro 0.

La Lombardia è la regione che ha immatricolato più veicoli ATP Euro 6 in numero assoluto, poco meno di 4.000. Al secondo posto il Trentino Alto Adige con circa 3.000. In fondo alla lista la Basilicata (99). Iveco domina la scena con una quota di mercato superiore al 30 per cento negli Lcv per il trasporto a temperatura controllata e al 55 per cento negli M-Hcv.

Nei leggeri la piazza d'onore va a Fiat al 26,6 per cento seguita da Mercedes-Benz al 10. Oltre un Lcv ATP circolante su tre nella Penisola è di un brand dell'orbita

Stellantis. Nei medio-pesanti il secondo brand più rappresentativo è Scania con un 15,2 per cento inseguita dalla Stella al 14. A livello Paese i costruttori svedesi risultano più rappresentativi di quelli tedeschi nel circolante M-Hcv ATP.

Piccole o piccolissime aziende

Nella Penisola sono più di 61.600 le aziende che possiedono Lcv o M-Hcv per il trasporto a temperatura controllata. A queste bisogna aggiungere quelle che impiegano rimorchi e semirimorchi ATP (oggetto, come già ricordato, del 2° Volume del Libro Bianco).

L'Italia si conferma il Paese delle piccolissime imprese di autotrasporto. Oltre il 75 per cento degli operatori a livello nazionale ha un solo Lcv o M-Hcv ATP. Un ulteriore 20 per cento ne possiede tra 2 e 5.

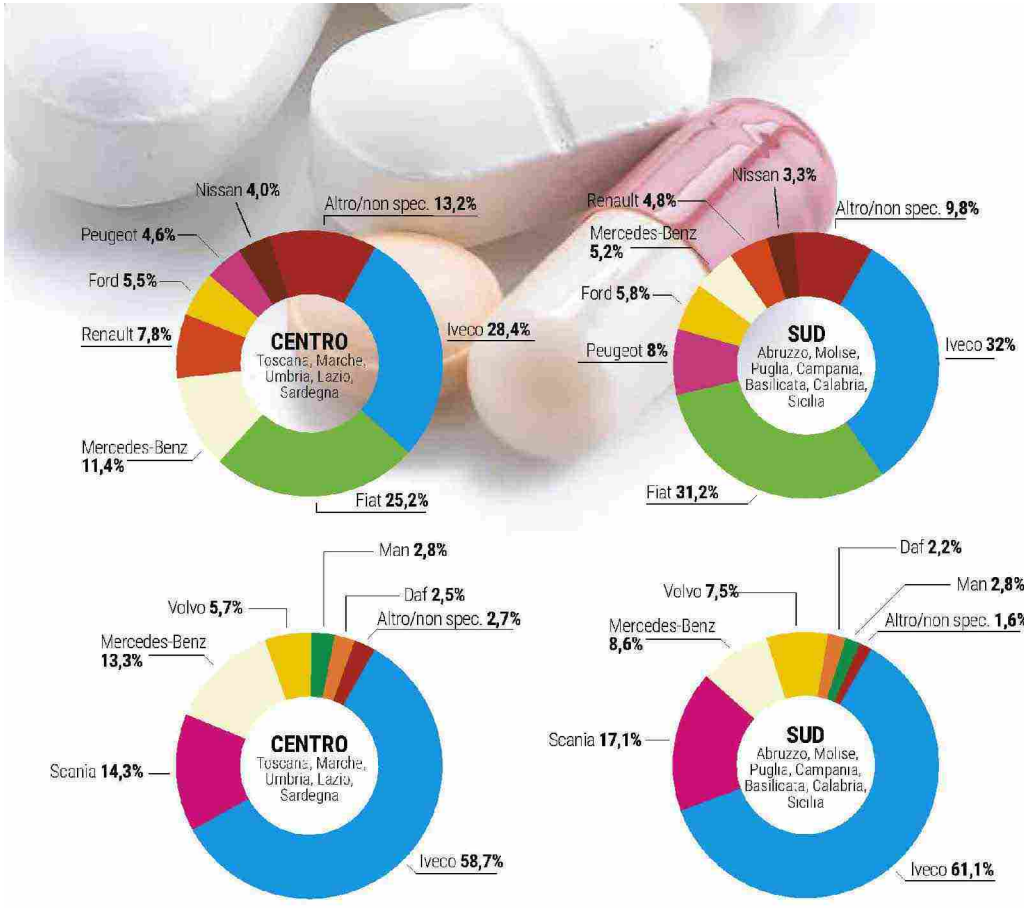
Le flotte con oltre 100 veicoli sono solo 28 a livello nazionale, pari allo 0,05 per cento. Stessa

Le flotte ATP in Italia

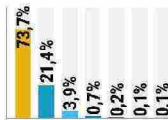
Dimensioni flotta	n. flotte	% su totale flotte
monoveicolo	47.126	76,46
tra 2 e 5	12.080	19,60
tra 6 e 15	1.971	3,20
tra 16 e 30	297	0,48
tra 31 e 50	98	0,16
tra 51 e 100	32	0,05
sopra 100	28	0,05
Totale flotte	61.632	100,00

Ricerche

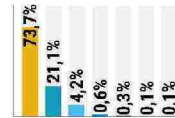
I grafici a sinistra mettono ben in evidenza come Iveco sia assoluta protagonista nel segmento del trasporto a temperatura controllata in tutte le Aree Nielsen con quote anche ben superiori al 50 per cento nel caso degli M-Hcv. In basso, la composizione delle aziende nelle diverse aree della Penisola. Dominano ovunque i monoveicolari.



NORD - OVEST
 (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria e Lombardia)



NORD EST
 (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Emilia Romagna)

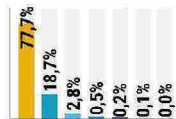


percentuale per quelle tra 51 e 100 mezzi. La Campania è la regione con il maggior numero di aziende che impiegano veicoli ATP, ne conta poco meno di 9.000. Seguono Lombardia e Lazio, entrambe sopra quota 6.000. Dall'altra parte della classifica troviamo Trentino Alto Adige (798), Molise (676) e Valle d'Aosta (126). In Valle d'Aosta mediamente le flotte possiedono 6,5 veicoli, la quota più elevata della Penisola. Ben sopra la media nazionale anche il Trentino Alto Adige (5,8 e qui le flotte con oltre 100 veicoli sono l'1,1 per cento del totale) e il Friuli Venezia Giulia (3,5). In Sicilia, Puglia, Marche, Sardegna, Calabria e Basilicata, invece, i monoveicolari hanno quote ancora più elevate che altrove, sfiorano o superano l'80 per cento. Numeri dai quali emerge che in Italia il trasporto in regime ATP sul corto e medio raggio, quello che vede impiegati soprattutto Lcv e Mcv, è in buona parte effettuato in conto proprio. Le dimensioni medie delle flotte fanno pensare ad aziende non strutturate che non hanno nel trasporto il loro principale business.

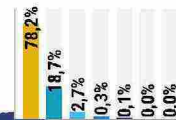
LEGENDA

- monoveicolari
- tra 2 e 5 veicoli ATP
- tra 6 e 15 veicoli ATP
- tra 16 e 30 veicoli ATP
- tra 31 e 50 veicoli ATP
- tra 51 e 100 veicoli ATP
- sopra 100 veicoli ATP

CENTRO (Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Sardegna)



SUD (Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia)



Le dimensioni delle flotte per Aree Nielsen

Un libro bianco fotografa il settore dei trasporti a temperatura controllata in Italia

Un'istantanea sul settore del trasporto refrigerato nel nostro Paese nel primo volume del "Libro Bianco del trasporto ATP in Italia", presentato nei giorni scorsi. La pubblicazione, realizzata dall'Osservatorio Intedisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (OITAF) con il sostegno del MIMS, raccoglie gli interventi di esperti del settore, sia dal punto di vista normativo, sia tecnico, sia commerciale. Il primo, dei due volumi in programma, è dedicato ai veicoli; il secondo sarà rivolto..





REALIZZATO DA TRANSFRIGORROUTE SULLA DECARBONIZZAZIONE

Un Libro Bianco sul reefer

C'è un settore dove, più degli altri, è tutto profondamente interconnesso. Ed ogni anno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry prova a far dialogare, dedicandogli un appuntamento, il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti e dell'economia produttiva italiana. Tutti in un'agenda dedicata che come già riferito ha focalizzato le sua attenzione su "Il futuro del trasporto a temperatura controllata".

L'intervento di Umberto Torello, da ben quattro anni presidente di Transfrigoroute Italia, era quasi un "passaggio obbligato". Dall'impasse del presente in cui si trovano trasporti e logistica a temperatura controllata - causato in parte dall'impatto negativo della covid-19 e dal tema decarbonizzazione - alla domanda cosa ci serve per il futuro del trasporto a temperatura controllata? il presi-

degli allestitori, degli utenti, degli esperti di logistica il Libro Bianco oggi è disponibile e si pone come obiettivo la razionalizzazione dell'universo del trasporto refrigerato, o meglio del trasporto a temperatura controllata.

"Da qui in poi esiste un punto di riferimento al quale poterci affidare ma per produrre risultati concreti è necessario fare squadra" - ha dichiarato Umberto Torello.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



138294



LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI I QUADERNI ABBONAMENTI SFOGLIABILE EVENTI

Home > Economia/Finanza > Un Libro Bianco sul reefer

Economia/Finanza Logistica Trasporti

Un Libro Bianco sul reefer

23 Marzo 2022

f Condividi su Facebook

🐦 Tweet su Twitter



C'è un settore dove, più degli altri, è tutto profondamente interconnesso. Ed ogni anno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry prova a far dialogare, dedicandogli un appuntamento, il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti e dell'economia produttiva italiana. Tutti in un'agenda dedicata che come già riferito

ha focalizzato le sua attenzione su "Il futuro del trasporto a temperatura controllata".

L'intervento di Umberto Torello, da ben quattro anni presidente di Transfrigoroute Italia, era quasi un "passaggio obbligato". Dall'impasse del presente in cui si trovano trasporti e logistica a temperatura controllata – causato in parte dall'impatto negativo della covid-19 e dal tema decarbonizzazione – alla domanda cosa ci serve per il futuro del trasporto a temperatura controllata? il presidente di Transfrigoroute Italia ha illustrato il quadro generale nel quale gli operatori si stanno misurando sia a livello tecnico – con esplicito riferimento a costruttori e allestitori – sia a livello operativo, riguardo alla gestione della catena di approvvigionamento.

Ma oggi c'è una risposta, una fonte inedita al quale poter fare riferimento: il Libro Bianco OITAF che ha realizzato per la prima volta, con il sostegno del MIMS, l'analisi delle licenze ATP in Italia e le relative considerazioni. Un'analisi condotta su dati ufficiali dove si illustra la consistenza, la distribuzione sul territorio e l'aggregazione in flotte della logistica refrigerata ATP.

Presentato ufficialmente nel corso di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry e commentato da esponenti di massimo livello dei costruttori, dei noleggiatori, degli allestitori, degli utenti, degli esperti di logistica il Libro Bianco oggi è disponibile e si pone come obiettivo la razionalizzazione dell'universo del trasporto refrigerato, o meglio del trasporto a temperatura controllata.

"Da qui in poi esiste un punto di riferimento al quale poterci affidare ma per produrre risultati concreti è necessario fare squadra" – ha dichiarato Umberto Torello.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE | VIDEO Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

EDITRICE VEGA

Giovedì 17 Marzo 2022

TORELLO / Il numero uno Umberto alla presentazione del Libro Bianco OITAF

Giovedì, 17 Marzo 2022



C'è un settore dove, più degli altri, è tutto profondamente interconnesso. Ogni anno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry prova a far dialogare, dedicandogli un appuntamento, il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti e dell'economia produttiva italiana. Tutti in un'agenda dedicata che nella giornata del 10 marzo ha focalizzato la sua attenzione su "Il futuro del trasporto a temperatura controllata".

L'intervento di Umberto Torello (nella foto a sinistra), da ben quattro anni Presidente di Transfrigoroute Italia, era quasi un "passaggio obbligato". Dall'impasse del presente in cui si trovano trasporti e logistica a temperatura controllata – causato in parte dall'impatto negativo della covid-19 e dal tema decarbonizzazione –

alla domanda cosa ci serve per il futuro del trasporto a temperatura controllata? il Presidente di Transfrigoroute Italia ha illustrato il quadro generale nel quale gli operatori si stanno misurando sia a livello tecnico – con esplicito riferimento a costruttori e allestitori – sia a livello operativo, riguardo alla gestione della catena di approvvigionamento. Torello, senza giri di parole, sottolinea l'importanza di questo neonato libro come punto di riferimento; tuttavia, al tempo stesso, ricorda che il fare squadra è altrettanto fondamentale per produrre risultati concreti.

Oggi c'è una risposta; una fonte inedita al quale poter fare riferimento: il Libro Bianco OITAF che ha realizzato per la prima volta, con il sostegno del MIMS, l'analisi delle licenze ATP in Italia e le relative considerazioni. Un'analisi condotta su dati ufficiali dove si illustra la consistenza, la distribuzione sul territorio e l'aggregazione in flotte della logistica refrigerata ATP.

Questo libro è stato presentato, ufficialmente, nel corso di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry, e commentato da esponenti di massimo livello dei costruttori, dei noleggiatori, degli allestitori, degli utenti, degli esperti di logistica. Il Libro Bianco si pone come obiettivo la razionalizzazione dell'universo del trasporto refrigerato, o meglio del trasporto a temperatura controllata.

Scopri di più.



DA

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email

Nome

ISCRIVITI

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991
MDT in diretta © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013
MDT Players © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

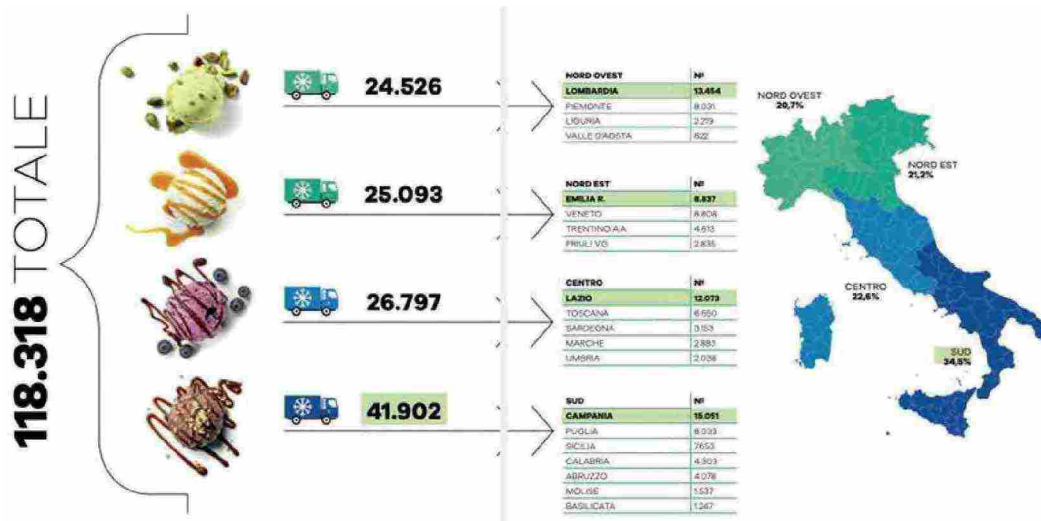
Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

OK

Lo stato del trasporto frigo

Presentato il primo Libro Bianco dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci



MILANO – Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio è stato elaborato da OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci – nel primo Libro Bianco ATP, presentato ufficialmente a Milano nell'ambito di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

“È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese - ha dichiarato 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.

L'elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi - è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con

12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Attualmente OITAF ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI I QUADERNI ABBONAMENTI SFOGLIABILE EVENTI

Home > Logistica > Lo stato del trasporto frigo

Logistica Sicurezza Trasporti

Lo stato del trasporto frigo

16 Marzo 2022

f Condividi su Facebook

🐦 Tweet su Twitter



MILANO – Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio è stato elaborato da OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci – nel primo Libro Bianco ATP, presentato ufficialmente a Milano nell'ambito di Shipping, Forwarding &

Logistics meet Industry, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

“È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese – ha dichiarato 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.

L'elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP – esclusi i semirimorchi – è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Attualmente OITAF ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

TAG catena logistica alimentare OITAF trasporto frigo

Articolo precedente

ALIS e Veronafiere: da oggi LETExpo

Prossimo articolo

Ad Olbia deposito di LNG

LASCIA UN COMMENTO

Commento

Nome:*

E-mail:*

Sito Web:



Codice CAPTCHA*

Invia il commento

A vertical grid of logos for various shipping and logistics companies. From top to bottom, the logos include: Italian Ports Association, a stylized 'M' logo, a ship with 'd'Amico' text, 'NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER' with a truck icon, 'PER OGNI ESIGENZA', 'SAVINO DEL BENE' (Global Logistics and Forwarding Company), 'ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO', 'GIGONI' (ARRETRATI E TUTTI I SERVIZI), 'T.O. DELTA', 'OSAN', 'Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.', and 'Gestione rifiuti'.

© Editore: Società Editoriale Marittima a r.l. Via Fiume 23
 57123 Livorno
 Telefono 0586 893358
 Fax 0586 892324
 C.F. e P. IVA 00118570498
 Autorizzazione del Tribunale di Livorno n. 217 del 10 giugno 1968 - N°
 iscrizione al ROC (Registro Operatori delle Comunicazioni) della
 Società
 Editoriale Marittima a r.l.: N° 1301
 Iscrizione della testata elettronica La Gazzetta Marittima al Tribunale
 di
 Livorno del 15/09/2010.
[PRIVACY POLICY](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Questo sito, per poter funzionare, utilizza cookie tecnici e di terze parti. [Leggi la policy.](#) [OK, sono d'accordo!](#)

Flotte & finanza

THIS IS FOR NEW DIMENSIONS.

Scopri Nuova EQB

Business Solutions.
Soluzioni personalizzate per le aziende.



HOME

PROFILO

NEWS

RUBRICHE

TUTTI I NUMERI

FUORI DI TEST

cerca...




Presentato il primo volume del Libro bianco ATP

Partiti già i lavori per la seconda parte, dedicata a rimorchi e semirimorchi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

Passato ai raggi X da OITAF il comparto del trasporto refrigerato, o meglio il protocollo ATP. Disponibile il primo volume.



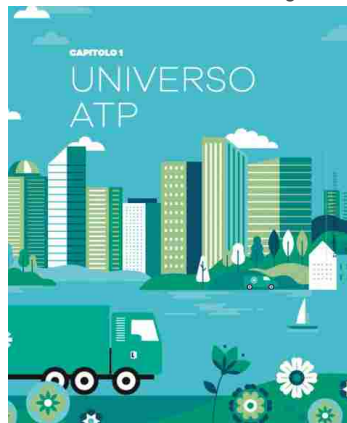
La pubblicazione, realizzata con il sostegno del MIMS, che ha partecipato all'evento di lancio in Assolombarda nel corso di *Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry*, prevede l'analisi delle licenze ATP in Italia e le relative considerazioni. A commentare contenuti e prospettive Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council (che ha anche sostenuto fattivamente la ricerca), Massimiliano Perri di Iveco, Cristina Qirjku del MIMS, Ismaele Iaoni di Lamberet, Bruno Cortecchi rappresentante italiano in UNECE, Umberto Torello, presidente di DIF, Distribuzione Italiana Food, Riccardo Miuccio, responsabile LCV in Arval. Padrona di casa la

presidente di OITAF, Clara Ricoszi, supportata dal responsabile scientifico, Marco Comelli e da Giuseppe Guzzardi, direttore.

Finalmente numeri veri

La ricerca, suddivisa in due volumi, il primo dei quali è dedicato ai *veicoli*, il secondo ai *rimorchiati* ha come obiettivo la razionalizzazione dell'universo del trasporto refrigerato, o meglio del trasporto a temperatura controllata, creando una inedita fonte per la comprensione di un segmento sempre più importante per il sistema Trasporto e per il Paese.

Vediamo come è strutturato, a grandi linee, il primo volume:



Capitolo 1 Diffusione dell'universo licenze per area Nielsen e per regione, suddivisione per classi Euro, suddivisione per tipologia di veicolo (trasporto, distribuzione).

Capitolo 2 Classificazione nazionale, Nielsen e regionale dei veicoli in funzione del brand di appartenenza, con ulteriore scomposizione in Light Commercial Vehicle e Medium-Heavy Commercial Vehicle.

Capitolo 3 La composizione delle flotte di veicoli ATP in Italia, a loro volta scomposte in funzione della mission. Il dato approfondisce la consistenza delle flotte anche in ambito regionale.

Capitolo 4 Il futuro del trasporto ATP. Oltre al qualificatissimo contributo di Freight Leader Council e di

Young Freight Leader Council, partner della ricerca, è stato chiesto a rappresentanti top del settore opinioni e vision sull'evoluzione e "allargamento" del comparto. Sono stati intervistati esponenti dei costruttori sia leggeri che pesanti, allestitori, distributori specializzati, esperti di lot e telematica, noleggiatori.

Appendice Un estratto delle raccomandazioni sul trasporto di vino e olio EVO nonché le norme vigenti ATP in Italia e nei Paesi aderenti al protocollo, e anche le raccomandazioni per il trasporto dei vaccini Covid-19

#FORUMAutoMotive
la mobilità a motore guarda avanti

Articoli in evidenza

Forum Automotive versione 2022
Tutto pronto per la rassegna sull'auto ad alto valore aggiunto in programma il 21-22 marzo

Video-Story : TECNOLOGIA - Episodio 8
Tecnologia & Fleet manager

Video-Story : TECNOLOGIA - Episodio 7
Tecnologia & Fleet manager

Presentato il primo volume del Libro bianco ATP
Partiti già i lavori per la seconda parte, dedicata a rimorchi e semirimorchi

[sfolgia altri articoli >](#)

E-TECH
EUROPE 2022

ROME ITALY
12-14 OCTOBER 2022
zero mission
MEDITERRANEAN 2022
INTERNATIONAL CONFERENCE AND EXHIBITION
WWW.ZEROEMISSION.SHOW

Partner

L'iniziativa di Oitaf e ministero delle Infrastrutture

Alimenti e farmaci, un libro bianco sul trasporto

La prima fotografia dei mezzi refrigerati in viaggio: la Lombardia è seconda per numero di veicoli

MILANO

È la Campania con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073 la regione con il maggior numero di veicoli Atp refrigerati destinati al trasporto di alimenti e farmaci. Dati, tabelle e considerazioni sono contenute nel primo Libro Bianco Atp, realizzato dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (Oitaf) in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e presentato ieri mattina in Assolombarda a Milano, nell'ambito dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry. Primo di due volumi, il libro è unico nel suo genere: «il nostro Osservatorio ha pensato a questo volume con l'ambizione di



scattare una fotografia completa del trasporto refrigerato in Italia, analizzando il fenomeno allo stato attuale delle flotte, della loro distribuzione sul territorio, ma anche individuando quali sono le criticità, con approfondimenti e proposte - ha dichiarato Clara Riccozzi (nella foto), presidente di Oitaf -. C'è un focus che abbiamo definito 'l'ultimo miglio' in cui si affronta il te-

ma delle vendite online che durante la pandemia sono cresciute in modo esponenziale, senza fare particolare attenzione e controllare al tipo di veicolo refrigerato utilizzato per il trasporto di alimenti e farmaci».

Complessivamente in Italia veicoli e semirimorchi sfiorano le 200mila unità. Il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli Atp censiti sono 118.318 tra furgoni (fino ai 35 quintali) e autocarri (oltre i 35 quintali). «Dopo anni in cui abbiamo avuto a disposizione solo sondaggi e stime, per la prima volta l'elaborazione dei dati grezzi forniti dal Ministero delle Infrastrutture 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», conclude la presidente. Accanto a lei sul tavolo dei relatori, il direttore dell'Osservatorio, Giuseppe Guzzardi.

Roberta Rampini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo user agent sono condivisi con Google, unitamente alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK



Latest News

» di spedizioni

» Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione S

Home > Logistica e Trasporti > Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry Milano

Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry Milano

marzo 11, 2022



10 marzo 2022 - 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, si

concluderà domani 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.

previous

Alis e Veronafiere: l'evento Let Expo - Logistics eco transport

Next

Modifiche al Codice Civile in materia di contratto di spedizioni

Related Posts



Alis e Veronafiere: l'evento Let Ex...



Modifiche al Codice Civile in mater...



Terminali Italia ottiene l'autoriz...

Blog Comments

Facebook Comments

Archivio blog

▼ 2022 (235)

▼ 03/06 - 03/13 (26)

- [Terminali Italia ottiene l'autorizzazione AEO](#)
- [Costa Toscana debutta a Palermo](#)
- [Modifiche al Codice Civile in materia di contratto...](#)
- [Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i tem...](#)
- [Alis e Veronafiere: l'evento Let Expo - Logistics ...](#)
- [Il sito web Grimaldi Lines sempre più accessibile](#)
- [Inizia costruzione nuovo terminal Msc di Miami](#)
- [TRENITALIA: a regime saranno dieci le corse giorna...](#)
- [Wizz Air annuncia nuove rotte da Napoli per la Grecia](#)
- [Confetra Nord Est, iniziativa per sostenere la pop...](#)
- [Mattioli al Pd: visione di sistema e una governanc...](#)
- [Da Bureau Veritas Italia il primo ispettore donna](#)
- [Corso di Alta Formazione per gli operatori del Clu...](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Parts
TRUCK LOGISTICA
& trasporti

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





HOME CHI SIAMO CONTATTI

Cerca



Cm Corriere marittimo

HOMEPAGE NEWS MEDIA ARCHIVI

Logistic & Transport > Il rilancio dell'economia del Paese in uno scenario di incertezza mondiale #SF&LmI2022



LOGISTIC & TRANSPORT 10 MAR, 2022

IL RILANCIO DELL'ECONOMIA DEL PAESE IN UNO SCENARIO DI INCERTEZZA MONDIALE #SF&LmI2022

Spadoni

Share

Messenger

Tweet

Share

Whatsapp

Il rilancio dell'economia del Paese in uno scenario di incertezza mondiale #SF&LmI2022

10 Mar, 2022



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Oltre la logistica, l'economia. Opportunità e sfide della nuova normalità per il rilancio del Paese in un mondo incerto.

MILANO - La seconda giornata di Shipping, Forwarding prenderà il via alle ore 9:00 con la conferenza intitolata **Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese.**

Il Nord Ovest ha storicamente rappresentato il triangolo industriale d'Italia: per un secolo Genova, Milano e Torino - e i loro territori circostanti - sono state le città di riferimento dell'industria nazionale. Negli ultimi decenni però questo ruolo è venuto gradualmente a mancare, complice anche la situazione infrastrutturale. Le tre Regioni necessitano di una spinta comune, per superare i confini geografici e ragionare come un'unica Macro Regione a livello di logistica, commercio e industria: perché la connettività di un Paese decide le sorti del Paese stesso.

La sessione intende approfondire questi temi, coinvolgendo il mondo logistico produttivo e gli assessori regionali di Piemonte, Liguria e Lombardia.

A seguire - a partire dalle 11:30 - sarà possibile partecipare alla sessione **Il trasporto e la logistica refrigerata ATP in Italia: presentazione del libro bianco OITAF.**

La flotta di veicoli ATP adibiti al trasporto a temperatura controllata sfiora i 200.000 tra veicoli e semirimorchi. Si tratta di un investimento economico imponente da parte delle aziende logistiche, effettuato in risposta ma a volte anche anticipando le esigenze e le richieste dei committenti dell'industria e della distribuzione. OITAF, in collaborazione con il MISM, ha realizzato per la prima volta su dati ufficiali un libro bianco dove se ne illustra la consistenza, la distribuzione sul territorio e l'aggregazione in flotte.

Alle ore 14 avrà inizio la Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori.

L'obiettivo generale dello studio è quello di individuare e monitorare i corridoi logistici utilizzati dalle imprese, le loro principali esigenze connesse ai porti di cui si servono ed anche le modalità organizzative che scelgono per spostare i propri prodotti. Per far questo, da 4 anni SRM e Contship si avvalgono di un panel di imprese manifatturiere di alcuni territori strategici che esportano e/o importano merci con modalità marittima facendo uso del container. Quest'anno, oltre a riconfermare i focus sulla sostenibilità e sui processi di digitalizzazione nelle industrie manifatturiere, è stato realizzato un ulteriore approfondimento dedicato al PNRR e alle aspettative delle imprese nei suoi confronti. Dal canto suo Contship, dopo 2 anni di sviluppo tecnologico e un primo lancio in Germania, cambia il modo di organizzare il trasporto su gomma dei container in Italia attraverso driveMybox.

Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini sarà la sessione che, a



Newsletter



Video

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

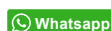
Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

partire dalle 15:00, affronterà **temi legati alla rivoluzione digitale nell'industria e nella logistica**, che ha la sua massima rappresentazione mediatica nelle immagini di magazzini automatici e catene di montaggio robotizzate. A questa parte visibile si affianca quella visibile, nel suo funzionamento ma non nei suoi effetti: smaterializzazione e scambio della documentazione logistica e doganale, distributed ledger, intelligenza artificiale, la sensoristica e l'IoT, la cybersecurity.

Per il nostro Paese, restare fuori da questi sviluppi e dalle reti che si stanno costruendo su queste tecnologie è più che pericoloso, è impensabile. Anche perché anche qui c'entra il PNRR.

La giornata si concluderà con la sessione dedicata a La logistica dell'arte, che avrà inizio alle ore 17:00.

Le opere d'arte sono una categoria di merci speciale, non solo per le esigenze che il loro trasporto e stoccaggio richiedono ma anche per gli adempimenti burocratici necessari per le transazioni commerciali Italia su Italia e ancora di più Italia su estero. Le aziende italiane e operanti in Italia hanno così sviluppato competenze d'eccellenza, che vanno fatte valere anche sui mercati internazionali, e non solo, come supporto per l'esportazione.



Post correlati

Industria e logistica si interrogano sul PNRR- Giovannini: Situazione cambiata rispetto a 18 mesi fa

09 MARZO 2022
VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry - I mondo industriale e logistico si interroga sulla fattibilità di molti progetti del [...]

SFLMI22 - PNRR, rilancio del sistema logistico-industriale italiano e l'impatto shock della guerra

09 MARZO 2022
MILANO - E' iniziato stamani la tre giorni di convegni "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2022" sesta edizione del Forum milanese, [...]

Confetra Liguria, Laghezza: "Caro carburanti, per l'autotrasporto italiano è emergenza nazionale"

08 MARZO 2022
L'allarme lanciato dal presidente di Confetra Liguria, Laghezza: "Subito l'adeguamento automatico per le tariffe dell'autotrasporto italiano" - "Indispensabili immediate misure [...]"



Chiusa la seconda giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

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 la 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, si concluderà



domani venerdì 11 marzo con un argomento di grande attualità, ossia la decarbonizzazione della logistica e della produzione, leconomia circolare e la sicurezza energetica. Per concludere, la sessione sul cargo aereo e lintermodale ferroviario a lungo raggio. Levento si tiene in presenza presso il Centro Conferenze Assolombarda e viene trasmesso in live streaming da Milano. Maggiori dettagli sullevento sono disponibili sul sito web



Milano

Oitaf, primo libro bianco sul trasporto di alimenti

Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato delle flotte e della loro distribuzione. È quanto elaborato dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci nel primo Libro bianco Atp, che viene presentato a Milano alle 11.30, ad Assolombarda. «È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro Paese», spiega Clara Ricozzi (*nella foto*), presidente di Oitaf.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



138294



Mare, porti, trasporti, logistica e sport

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY

PEYRANI BRINDISI

Direzione Via Dalmazia, 31/A 72100 Brindisi Phone - Fax +39 0831 508104 Mobile +39 335 6977355
 Ufficio Operativo - Operation Office Costa Morena - Porto di Brindisi Cell./Mobile +39 335 5294496
 peyrani@libero.it



Home > Trasporti > Economia > Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione...

Cultura Trasporti Economia Eventi Infrastrutture News Italia Logistica Porti

Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Di Redazione - 10 Marzo 2022

Il Nautilus

Mi piace 10.080 "Mi piace"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Milano– 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, si concluderà domani 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.

TAGS nautilus Shipping Forwarding&Logistics meet Industry



Scenari Internazionali

ACCEDI / REGISTRATI

CARRELLO / 0,00€

REDAZIONE | LA RIVISTA | PUBBLICAZIONI | CONTRIBUTI | NOTIZIARIO | ARTICOLI | EVENTI

CONTATTI

AC CREDITAMENTI, EVENTI, NOTIZIARIO

SF&Lmi 2022. Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi discussi oggi

PUBBLICATO IL 10 MARZO 2022 DA SCENARI INTERNAZIONALI

DONAZIONI

Aiutaci a mantenere alta la qualità del nostro lavoro.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Torna anche quest'anno *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SF&LMI)*, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti ed il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, ha preso il via ieri a Milano (e in live streaming) e proseguirà sino a domani, 11 marzo. Come per la scorsa edizione, anche in questa Scenari Internazionali è presente come media partner per tenervi costantemente aggiornati.

A cura della Redazione

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 PIL, con una struttura basata su **poli integrati** al proprio interno ed un'altra 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 macroregione**. 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 18.000 imprese e 90.000 addetti», ricorda **Claudia Maria Terzi**, Assessore della Regione Lombardia. «Stiamo scontando un paio di decenni di assenza di programmazione sulle infrastrutture, e di minima manutenzione» aggiunge **Andrea Beneduti**, Assessore della Regione Liguria, che prosegue: «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

Aiutaci con una donazione!



EVENTI

MEDIA PARTNERSHIP



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 dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (OITAF).

«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, che spiega: «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, dal titolo *Corridoi ed efficienza logistica dei territori*. **Alessandro Panaro** di SRM ha illustrato ciò che è emerso dalle interviste alle aziende manifatturiere lombarde, venete ed emiliano-romagnole con vocazione internazionale, 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). Seguono **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 **Asia** (28% Lombardia, 35% Veneto). Il 46% delle 400 imprese interpellate sceglie un grande operatore, estero o nazionale per l'export ed il 52% per l'import. L'inchiesta dimostra come **sostenibilità** e **digitalizzazione** siano tematiche sempre più importanti per le aziende, sebbene solo il 36% è convinto che il **PNRR** sia adeguato.

«Constatiamo con sorpresa 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», spiega sempre **Panaro**, sottolineando: «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 dei **Non-Fungible Token (NFT)**.

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, promosso da **Confetra**, **ALSEA** e **The**



Il principale marketplace del turismo B2B

RIVISTE



Num. 21
Un altro mondo è possibile?

8,00€



Num. 20
Ritrovare la bussola

8,00€



Num. 19
Un mondo da collegare

8,00€



Num. 18
Il risveglio dell'orso

8,00€



Num. 17
Sulle orme di Marco Polo

8,00€



Num. 16
Il mondo all'anno zero

8,00€

PRIVACY

Privacy Policy Cookie Policy

International Propeller Clubs, si concluderà domani, 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.

Scarica PDF

Articolo precedente



SF&Lml 2022. Cominciata oggi con ...



Questo elemento è stato inserito in Accreditamenti, Eventi, Notiziario e taggato industria, logistica, Nord-Ovest, SF&Lml, trasporto refrigerato.

RIVISTA DI AFFARI GLOBALI

Periodicità

Trimestrale

Editore

S.P.E.C.E. di Bonilauri Stefano
Via Guardanavona, 10
42025 Cavriago (RE)

Direttore Responsabile

Andrea Fais
Direzione: Via XX Settembre, 152
06124 Perugia



ULTIME PUBBLICAZIONI



Num. 21
Un altro mondo è possibile?
8,00€



Num. 20
Ritrovare la bussola
8,00€



Num. 19
Un mondo da collegare
8,00€



Num. 18
Il risveglio dell'orso
8,00€

NEWSLETTER

Nome

Cognome

Indirizzo e-mail

Il tuo indirizzo E-M@il

Acconsento al trattamento dati

ISCRIVITI

Copyright 2022 © Scenari-Internazionali.com. Registrazione presso Tribunale di Reggio Emilia n. 986 del 27/05/2014. P. IVA. 02532400351.

Sito realizzato da **Artilabio.com**



La tua pubblicità sul nostro sito?

[CLICCA QUI](#)

- HOME
- NEWS
- PORTI
- SHIPPING
- LOGISTICA
- CROCIERE
- NAUTICA
- AMBIENTE
- CITTÀ
- TURISMO
- INDUSTRIA & TECNOLOGIA
- UE
- SPORT
- REDAZIONE
- CHI SIAMO
- NEWSLETTER



Choose your language

**PRONTUARIO DEI PORTI
CAMPANIA & LIVORNO**
 RASSEGNA GENERALE DI TUTTI GLI OPERATORI MARITTIMI
 Storia dei Porti - posizione geografica - Infrastrutture e tariffe dei servizi portuali



Iscriviti alla nostra Newsletter

Iscriviti

Cancellati

Logistica News News in primo piano

Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi della seconda giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

10 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

Milano, 10 marzo 2022 - 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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

loro 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.



Clara Ricozzi

“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.

www.ecostampa.it

Industria & Tecnologia News News in primo piano

Logistica News News in primo piano

10 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi della seconda giornata di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

Città News News in primo piano

Logistica News

10 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

Mavi inchiesta pesca di trolo datter Capri: sei progetti lancia Yard Solutions, il servizio per trasformare i processi di prenotazione degli slot, di visibilità e di gestione del piazzale

Nautica News

10 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

The Italian Sea Group non si ferma: le attività procedono senza rallentamenti

News News in primo piano Shipping

10 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

I problemi della catena di approvvigionamento saranno aggravati dalla carenza di marittimi ucraini e russi

10 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

marzo: 2022

L	M	M	G	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			
« feb						



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.

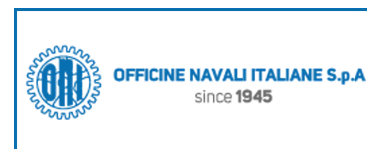
I mercati di destinazione sono l’Europa (71% per la Lombardia, 46% per il Veneto), America del Nord (28% per la Lombardia, 22% per il Veneto) e l’Asia (28% Lombardia, 35% Veneto).

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, **si concluderà domani 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.



← Maxi inchiesta pesca di frodo datteri Capri: sei anni di reclusione per il capo dei datterai

Inizia la costruzione del nuovo terminal MSC di Miami →



News dalle città



transportonline



ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA

REGISTRATI

AREA UTENTE

ENG

LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI

Qui puoi incontrare aziende di spedizioni, trasporto logistica, servizi ed i responsabili logistica delle industrie.

Registra gratis la tua azienda

Cerca Aziende di:



Ricerca Libera:



Cerca nelle Aziende...



CHE COS'È TRANSPORTONLINE

OFFERTE

ANNUNCI

NEWS

EVENTI

PRIMO PIANO

LEGGI

CONTATTI

HELP

News

Cerca News in archivio dal 2002



10 Mar 2022

La seconda giornata di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

WEB TV
LOGISTICA MERCI

Inviaci i tuoi **video**

Segnalaci video da **pubblicare**

info@transportonline.com



Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry.

MILANO - 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,



Let's be sustainable.



ENI

E CON ENI LIVE PLAY TANTISSIMI PREMI IN PALIO OGNI GIORNO.

enilive

Visirun è oggi Verizon Connect Italia

Scopri di più >

verizon connect

GRIMALDI GROUP

Autostrade del Mare

Rimborso anticipato di IVA e accise sul gasolio

SCOPRI DI PIU'

TRANS

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI SP TRANS s.r.l.

AdBlue

The Blue Tractor

www.marshen.it 800-112722

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

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, si **concluderà domani**





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.

Maggiori dettagli sull'evento sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

[Indietro](#)

[Elenco](#)

[Avanti](#)



OLTRE 13.000 AZIENDE REGISTRATE



Ultime aziende qualificate

- [SP TRANS srl](#)
- [AUTOTRASPORTI VALLE srl - HTM GROUP](#)
- [CHIMITEX spa](#)
- [PALLETWAYS ITALIA spa](#)
- [S.T.C. SERVIZIO TRASPORTI COMBINATI spa](#)

- Offerte
- Cerco & Offro
- News
- Eventi
- Primo piano
- Case History
- Legislazione

- Enti e Associazioni
- Riviste e Portali
- Imprese Italiane
- Partner Internazionali
- Fiere e convegni
- Infrastrutture

- Viabilità Italia
- Viabilità Europa
- Meteo
- Glossario
- Dizionario

- Regolamento
- Registrazione
- Profili Utente
- Qualifica azienda
- Pubblicità
- Contatti
- Cookies Policy

[Mappa del sito](#)



Pubbliconsult Multimedia
 Testata giornalistica registrata
 al tribunale di Torino n. 228/2018
 P IVA: 04977270018





HOME CHI SIAMO CONTATTI

Cerca



Cm Corriere marittimo

HOMEPAGE NEWS MEDIA ARCHIVI

Logistic & Transport > Industria e logistica si interrogano sul PNRR- Giovannini:: Situazione cambiata rispetto a 18 mesi fa



LOGISTIC & TRANSPORT 09 MAR, 2022

INDUSTRIA E LOGISTICA SI INTERROGANO SUL PNRR- GIOVANNINI:: SITUAZIONE CAMBIATA RISPETTO A 18 MESI FA

Spadoni

Share

Messenger

Tweet

in Share

Whatsapp

Industria e logistica si interrogano sul PNRR- Giovannini:: Situazione cambiata rispetto a 18 mesi fa

09 Mar, 2022



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry - I mondo industriale e logistico si interroga sulla fattibilità di molti progetti del PNRR di fronte all'aumento dei costi, della mancanza di risorse e alla burocrazia.

Milano - Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiane. Il ministro Enrico Giovannini ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato Gian Paolo Oneto, direttore Centrale per gli Studi e la valorizzazione delle statistiche economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare Piero Petrucco, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi.



L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico.

Come ha fatto notare Riccardo Fuochi, Presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, "Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche".

Sullo sfondo, ribadito da praticamente tutti gli interventi in tema, restano i blocchi e le carenze storiche del nostro Paese. Una sintesi è venuta da Betty Schiavoni, presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, che ha notato che oltre al PNRR e agli appalti "per le aziende, non solo logistiche, e per far diventare l'Italia attrattiva per gli



Newsletter



Video

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.



investimenti, sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la certezza dei tempi di pagamento”.

L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: situazione geopolitica e effetti delle crisi post-pandemiche. Domani seconda giornata: industria e logistica nel nord-ovest, presentazione del **Libro Bianco OITAF sul trasporto refrigerato**, presentazione dello **studio ContShip-SRM sui corridoi logistici, digital logistics e logistica dell'arte**.

L'evento, è promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.

Post correlati

SFLMI22 – PNRR, rilancio del sistema logistico-industriale italiano e l'impatto shock della guerra

09 MARZO 2022

MILANO - E' iniziato stamani le tre giorni di convegni "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry 2022" sesta edizione del Forum milanese, [...]

Confetra Liguria, Laghezza: "Caro carburanti, per l'autotrasporto italiano è emergenza nazionale"

08 MARZO 2022

L'allarme lanciato dal presidente di Confetra Liguria, Laghezza: "Subito l'adeguamento automatico per le tariffe dell'autotrasporto italiano" - "Indispensabili immediate misure [...]"

Cargo aereo, prodotti e mercati di riferimento – SF&Lml

07 MARZO 2022

MILANO - Nel corso degli anni, il trasporto cargo aereo ha visto una progressiva espansione dei propri mercati di riferimento. [...]





Home **Le notizie di oggi** In primo piano Dal mercato Focus magazzini L'intervista Approfondimenti Directory Contatti Annunci

home » Le notizie di oggi » Con il PNRR iniziato Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Con il PNRR iniziato Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiana. Il **ministro Enrico Giovannini** ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di **Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry**. È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato **Gian Paolo Oneto**, Direttore Centrale per gli Studi e la valorizzazione delle statistiche economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare **Piero Petrucco**, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi.



visualizza la versione PDF

social **share**

[Tweet](#)

più recenti

[Caro gasolio: per ANITA servono misure concrete, esigibili ed efficaci](#)
09/03/2022

Le iniziative promosse dal Governo nel DL Energia, con misure aggiuntive per oltre 80 milioni di euro destinate al settore dell'autotrasporto, rischiano di non essere sufficienti.

[read more..](#)

[Le tecnologie spingono la rapida adozione degli AMR](#)

08/03/2022

Nonostante l'industria dei robot mobili autonomi (AMR) sia ancora nella sua fase primordiale, magazzini, fabbriche e strutture di tutte le dimensioni stanno riconoscendone i benefici, favorendone così la diffusione di questi "facilitatori".

[read more..](#)

[Effetti della guerra in Ucraina coinvolgono i pallet](#)

08/03/2022

Le sanzioni contro Russia e Bielorussia significano anche che il legno importato da questi paesi in tutte le industrie europee di lavorazione del legno negli ultimi anni non sarà più disponibile, con conseguente aumento dei prezzi di mercato.

[read more..](#)

[Netcomm Forum 2022 torna in presenza a Milano](#)

08/03/2022

L'evento di riferimento per il mondo digitale italiano si terrà il 3 e 4 maggio 2022 presso MICO - Milano Fiera Congressi, ma alcune sessioni saranno disponibili anche in diretta streaming.

[read more..](#)

I nostri partner



La questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato **Massimo De Andreis**, direttore generale di SR-M, centro studi del Gruppo Intesa San Paolo. Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale, al reshoring e nearshoring, all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il corto raggio (Short Sea Shipping) in cui siamo leader nel Mediterraneo.

L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico. Come ha fatto notare **Riccardo Fuochi**, Presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, "Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche".

Sullo sfondo, ribadito da praticamente tutti gli interventi in tema, restano i blocchi e le carenze storiche del nostro Paese. Una sintesi è venuta da **Betty Schiavoni**, presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, che ha notato che oltre al PNRR e agli appalti "per le aziende, non solo logistiche, e per far diventare l'Italia attrattiva per gli investimenti, sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la certezza dei tempi di pagamento".



L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: situazione geopolitica e effetti delle crisi post-pandemiche. Domani seconda giornata: industria e logistica nel nord-ovest, presentazione del Libro Bianco OITAF sul trasporto refrigerato, presentazione dello studio ContShip-SRM sui corridoi logistici, digital logistics e logistica dell'arte. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.

Maggiori dettagli sull'evento sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

più letti

[Secondo l'ISTAT a luglio le nostre esportazioni sono ancora in crescita](#)

20/09/2021

L'aumento è più intenso per l'export (+2,6%) che per l'import (+1,3%); il dato delle esportazioni è dovuto al forte incremento delle vendite verso i mercati extra Ue (+7,5%) mentre scendono quelle verso l'area Ue (-1,8%).

[read more..](#)

[Inaugurata nuova sede per la filiale di Udine di FERCAM](#)

20/09/2021

L'azienda altoatesina rafforza la presenza nel Friuli Venezia Giulia con il trasloco in un nuovo sito, resosi necessario per rispondere alla forte domanda di servizi logistici dei clienti locali.

[read more..](#)

[Malpensa: lavori record per rifare la pista 17L/35R](#)

20/09/2021

Poco più di un mese per cambiare volto a pista e vie di rullaggio D e E dell'aeroporto: 24 ore su 24, 7 giorni su 7 e oltre 100 addetti coinvolti per un importo totale di 11 milioni di euro.

[read more..](#)

[Si torna on campus: ecco i prossimi eventi MIP](#)

20/09/2021

Il 28 settembre si tiene la presentazione del Percorso Executive in Supply Chain Management in collaborazione con ADACI e Assologistica presso il campus della business school, nel cuore ingegneristico dell'ateneo milanese.

[read more..](#)



Mare, porti, trasporti, logistica e sport

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY

PEYRANI BRINDISI

Direzione Via Dalmazia, 31/A 72100 Brindisi Phone - Fax +39 0831 508104 Mobile +39 335 6977355
 Ufficio Operativo - Operation Office Costa Morena - Porto di Brindisi Cell/Mobile +39 335 5294496
 peyrani@libero.it



Home > Trasporti > Con il PNRR, le sue opportunità e le sue difficoltà è iniziata...

Cultura Trasporti **Economia** Eventi News Italia Logistica Nautica

Con il PNRR, le sue opportunità e le sue difficoltà è iniziata la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Di **Redazione** - 9 Marzo 2022

Il Nautilus

Mi piace 10.081 "Mi piace"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Il mondo industriale e logistico si interroga sulla fattibilità di molti progetti del piano di fronte all'aumento dei costi, della mancanza di risorse e alla burocrazia.

Milano-Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiana. Il ministro Enrico Giovannini ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato Gian Paolo Oneto, Direttore Centrale per gli Studi e la valorizzazione delle statistiche economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare Piero Petrucco, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi.

La questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato Massimo De Andreis, direttore generale di SR-M, centro studi del Gruppo Intesa San Paolo. Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale, al reshoring e nearshoring, all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il corto raggio (Short Sea Shipping) in cui siamo leader nel Mediterraneo.

L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico. Come ha fatto notare Riccardo Fuochi, Presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, "Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche".

Sullo sfondo, ribadito da praticamente tutti gli interventi in tema, restano i blocchi e le carenze storiche del nostro Paese. Una sintesi è venuta da Betty Schiavoni, presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, che ha notato che oltre al PNRR e agli appalti "per le aziende, non solo logistiche, e per far diventare l'Italia attrattiva per gli investimenti, sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la

certezza dei tempi di pagamento”.

L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: situazione geopolitica e effetti delle crisi post-pandemiche. Domani seconda giornata: industria e logistica nel nord-ovest, presentazione del Libro Bianco OITAF sul trasporto refrigerato, presentazione dello studio ContShip-SRM sui corridoi logistici, digital logistics e logistica dell'arte.

L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.



TAGS nautilus Shipping Forwarding&Logistics meet Industry

Articolo precedente

L'ECA assegna gli Europei 2025 di dragon boat a Spresiano-Treviso

Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



POPULAR POSTS



Con il PNRR, le sue opportunità e le sue difficoltà è iniziata la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

9 Marzo 2022



L'ECA assegna gli Europei 2025 di dragon boat a Spresiano-Treviso

9 Marzo 2022

138294

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo user agent sono condivisi con Google, unitamente alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK



Latest News » [Come per ridurre i disagi](#) » [Mims: nel DI energia anche 80 milioni di euro all'autotrasporto](#)

[Home](#) > [Logistica e Trasporti](#) > [Si accendono i microfoni della VI edizione SF&Lmi](#)

Si accendono i microfoni della VI edizione SF&Lmi

marzo 09, 2022



9 marzo 2022. Si accendono oggi i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry l'appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs. L'evento si tiene esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando, per altre lo scoppio della guerra Russia-Ucraina ha reso la situazione ancora più instabile e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale, e italiano di conseguenza.

Tre giorni per tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio. L'Opening Conference è dedicata alla grande occasione per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030 rappresentata dal PNRR. Si passa poi a una riflessione sui rischi e le criticità

legati ai nuovi scenari geopolitici e geoeconomici, a fronte dell'attuale crisi energetica europea e del conflitto Russia – Ucraina, della sfida permanente della Cina e al vuoto mediterraneo: Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze.

Chiude la giornata la sessione dedicata agli effetti della COVID-19 sul sistema logistico-industriale: uno stato permanente o un cambiamento strutturale? La sessione è Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione. Giovedì 10 marzo. La seconda giornata si apre con la sessione dedicata al presente e al futuro dell'ex-Triangolo Industriale: Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci presenta poi il Libro Bianco su Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia.

Nel pomeriggio si tiene la Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori seguita dalla sessione dedicata alla Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR. La chiusura di giornata è dedicata a una categoria di merci molto speciali: la logistica dell'arte, comprendendo anche gli NFT. Venerdì 11 marzo. Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica aprono la terza giornata della manifestazione. A seguire due sessioni dedicate a settori specifici della logistica, entrambe fondamentali per lo sviluppo dell'intermodale: Il cargo aereo e lo shipping multimodale ferroviario.

previous

La Commissione europea e il Gruppo BEI firmano accordi InvestEU

Next

This The latest post

Related Posts



Cantieri stradali e autostradali: p...



Decarbonizzazione e circolarità nel...



Giovannini: "Tav Salerno-Reggio ver..."

Blog Comments

Facebook Comments

Archivio blog

▼ 2022 (216)

▼ 03/06 - 03/13 (7)

Si accendono i microfoni della VI edizione SF&Lmi

La Commissione europea e il Gruppo BEI firmano acc...

I dati del sistema portuale dello Stretto

Inaugurata la seconda edizione di Tuttohotel

Cantieri stradali e autostradali: programmazione p...

Mims: nel DI energia anche 80 milioni di euro all'...





Parts
TRUCK LOGISTICA
& Trasporti

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



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

Logistica News

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

Il mondo industriale e logistico si interroga sulla fattibilità di molti progetti del piano di fronte all'aumento dei costi, della mancanza di risorse e alla burocrazia.

Da **Redazione Logistica e Trasporti** - 9 Marzo 2022



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



LOGISTICA & TRASPORTI

La nostra nuova rivista

[Leggi la Digital Edition](#)

Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiane. Il ministro Enrico Giovannini ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato. A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato Gian Paolo Oneto, Direttore Centrale per gli Studi e la



valorizzazione delle statistiche economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare Piero Petrucco, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi. La questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato Massimo De Andreis, direttore generale di SR-M, centro studi del Gruppo Intesa San Paolo. Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale, al reshoring e nearshoring, all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il corto raggio (Short Sea Shipping) in cui siamo leader nel Mediterraneo. L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico. Come ha fatto notare Riccardo Fuochi, Presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, "Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche". Sullo sfondo, ribadito da praticamente tutti gli interventi in tema, restano i blocchi e le carenze storiche del nostro Paese. Una sintesi è venuta da Betty Schiavoni, presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, che ha notato che oltre al PNRR e agli appalti "per le aziende, non solo logistiche, e per far diventare l'Italia attrattiva per gli investimenti, sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la certezza dei tempi di pagamento". L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: situazione geopolitica e effetti delle crisi post-pandemiche. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, che vede LOGISTICA&Trasporti quale media partner, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.

Questi gli appuntamenti in programma domani 10 marzo:

Giovedì 10 marzo

Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese

Il Nord Ovest ha storicamente rappresentato il triangolo industriale dell'Italia. Genova, Milano e Torino sono state per un secolo le città di riferimento dell'industria italiana, insieme naturalmente al territorio circostante. Negli ultimi decenni questo ruolo è venuto un po' a mancare complice anche una situazione infrastrutturale non all'altezza di una delle principali aree produttive del Paese. La sessione intende approfondire questi temi, coinvolgendo il mondo logistico produttivo e gli assessori regionali di Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia: presentazione del Libro Bianco OITAF

La flotta di veicoli ATP adibiti al trasporto a temperatura controllata in Italia sfiora i



200.000 tra veicoli e semirimorchi. Si tratta di un investimento economico imponente da parte delle aziende logistiche, effettuato in risposta ma a volte anche anticipando le esigenze e le richieste dei committenti dell'industria e della distribuzione. OITAF, in collaborazione con il MISM, ha realizzato il primo Libro Bianco sulla consistenza, la distribuzione sul territorio, l'aggregazione in flotte e reti e le tendenze di sviluppo.

Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori

L'obiettivo dello studio è quello di individuare e monitorare i corridoi logistici utilizzati dalle imprese, le loro principali esigenze connesse ai porti di cui si servono e anche le modalità organizzative che scelgono per spostare i propri prodotti. Quest'anno, oltre a riconfermare i focus sulla sostenibilità e sui processi di digitalizzazione, è stato realizzato un approfondimento dedicato al PNRR. Dal canto suo Contship, dopo 2 anni di sviluppo tecnologico e un primo lancio in Germania, cambia il modo di organizzare il trasporto su gomma dei container in Italia attraverso driveMybox.

Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR

La rivoluzione digitale nell'industria e nella logistica è rappresentata da magazzini automatici e catene di montaggio robotizzate. Smaterializzazione e scambio della documentazione logistica e doganale sono ormai acquisiti, e si stanno diffondendo ora i distributed ledger; l'intelligenza artificiale trova maggiori campi applicativi; la sensoristica e l'IoT forniscono l'anello di congiunzione tra il fisico e l'immateriale; la cybersecurity è la base del funzionamento del sistema. Per il nostro Paese, restare fuori da questi sviluppi è impensabile.

La logistica dell'arte

Le opere d'arte sono una categoria di merci speciale, non solo per le esigenze che il loro trasporto e stoccaggio richiedono ma anche per gli adempimenti burocratici necessari per le transazioni commerciali Italia su Italia e ancora di più Italia su estero. Le aziende italiane e operanti in Italia hanno così sviluppato competenze d'eccellenza, che vanno fatte valere anche sui mercati internazionali, e non solo, come supporto per l'esportazione.

[Articolo precedente](#)

Veicoli industriali: mercato +3,1% a febbraio

Redazione Logistica e Trasporti



Scenari Internazionali

ACCEDI / REGISTRATI

CARRELLO / 0,00€

REDAZIONE | LA RIVISTA | PUBBLICAZIONI | CONTRIBUTI | NOTIZIARIO | ARTICOLI | EVENTI

CONTATTI

NOTIZIARIO

SF&Lmi 2022. Cominciata oggi con il PNRR la sesta edizione, presente anche il Ministro Giovannini

PUBBLICATO IL 9 MARZO 2022 DA SCENARI INTERNAZIONALI

DONAZIONI

Aiutaci a mantenere alta la qualità del nostro lavoro.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

09
Mar

Torna anche quest'anno *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SF&LMI)*, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti ed il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, ha preso il via oggi a Milano (e in live streaming) e proseguirà sino all'11 marzo prossimo. Come per la scorsa edizione, anche in questa Scenari Internazionali è presente come media partner per tenervi costantemente aggiornati.

A cura della Redazione

Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiana. Il ministro **Enrico Giovannini** ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in occasione della conferenza di apertura di *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry*. È inutile nascondere le **difficoltà** che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte ad una **situazione economica** che non è la stessa di diciotto mesi fa, quando il piano è stato approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'**inflazione**, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni Novanta e, come ha ricordato **Gian Paolo Oneto**, direttore centrale per gli Studi e la Valorizzazione delle Statistiche Economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo *shock* della **guerra in Ucraina** e gli **effetti delle sanzioni**. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori.

La riforma del **codice degli appalti** sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di **revisione dei prezzi**. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a **misure ad hoc**. Il rischio è infatti, come ha fatto notare **Piero Petrucco**, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi.

La questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato **Massimo De Andreis**, direttore generale di SR-

Aiutaci con
una
donazione!



EVENTI

MEDIA PARTNERSHIP



M, centro studi del Gruppo Intesa San Paolo. Le tendenze in corso nel **commercio** e nella **produzione mondiale**, dalla regionalizzazione dell'economia globale, al **reshoring** e **nearshoring**, all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il **corto raggio** (Short Sea Shipping), in cui siamo *leader* nel Mediterraneo.

L'**adattamento** dell'economia e della logistica italiana ad un **nuovo assetto regionalizzato** è un'opportunità, ma non verranno in automatico. **Riccardo Fuochi**, presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, ha fatto notare: «Sarà necessario una *riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche*».

Sullo sfondo, ribadito praticamente da tutti gli interventi in tema, restano i **blocchi** e le **carenze storiche** del nostro Paese. Una sintesi è giunta da **Betty Schiavoni**. La presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, ha notato che, oltre al PNRR e agli appalti «*per le aziende, non solo logistiche, per far diventare l'Italia attrattiva per gli investimenti sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la certezza dei tempi di pagamento*».

L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della **logistica**, delle **spedizioni**, dei **trasporti**, e il mondo dell'**economia produttiva** italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: **situazione geopolitica** e effetti delle **crisi post-pandemiche**.

Domani seconda giornata: industria e logistica nel **Nord-Ovest**, presentazione del Libro Bianco OITAF sul **trasporto refrigerato**, presentazione dello studio ContShip-SRM sui **corridoi logistici, digital logistics** e **logistica dell'arte**. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.

Scarica PDF

Articolo precedente



SF&LMI 2022. OITAF fotografa lo s...



Questo elemento è stato inserito in Notiziario e taggato Enrico Giovannini, logistica, PNRR, SF&LMI.



RIVISTE



Num. 21
Un altro mondo è possibile?
8,00€



Num. 20
Ritrovare la bussola
8,00€



Num. 19
Un mondo da collegare
8,00€



Num. 18
Il risveglio dell'orso
8,00€



Num. 17
Sulle orme di Marco Polo
8,00€



Num. 16
Il mondo all'anno zero
8,00€

PRIVACY

[Privacy Policy](#) [Cookie Policy](#)



La tua pubblicità sul nostro sito?

[CLICCA QUI](#)

- HOME
- NEWS
- PORTI
- SHIPPING
- LOGISTICA
- CROCIERE
- NAUTICA
- AMBIENTE
- CITTÀ
- TURISMO
- INDUSTRIA & TECNOLOGIA
- UE
- SPORT
- REDAZIONE
- CHI SIAMO
- NEWSLETTER



[Logistica](#) [News](#) [News in primo piano](#)

Con il PNRR, le sue opportunità e le sue difficoltà è iniziata la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

9 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

Il mondo industriale e logistico si interroga sulla fattibilità di molti progetti del piano di fronte all'aumento dei costi, della mancanza di risorse e alla burocrazia

Milano, 9 marzo 2022 - Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiana. Il ministro **Enrico Giovannini** ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato **Gian Paolo Oneto**, Direttore Centrale per gli Studi e la valorizzazione delle



Choose your language

PRONTUARIO DEI PORTI CAMPANIA & LIVORNO
 RASSEGNA GENERALE DI TUTTI GLI OPERATORI MARITTIMI
 Storia dei Porti - posizione geografica - Infrastrutture e tariffe dei servizi portuali



Iscriviti alla nostra Newsletter

Indirizzo email:

[Iscriviti](#) [Cancellati](#)
[Logistica](#) [News](#) [News in primo piano](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

statistiche economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare **Piero Petrucco**, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi.

La questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato **Massimo De Andreis**, direttore generale di SR-M, centro studi del Gruppo Intesa San Paolo. Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale, al reshoring e nearshoring, all'accorciamento delle catene logistiche, pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il corto raggio (Short Sea Shipping) in cui siamo leader nel Mediterraneo.

L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico. Come ha fatto notare **Riccardo Fuochi**, Presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, "Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche".

Sullo sfondo, ribadito da praticamente tutti gli interventi in tema, restano i blocchi e le carenze storiche del nostro Paese. Una sintesi è venuta da **Betty Schiavoni**, presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, che ha notato che oltre al PNRR e agli appalti "per le aziende, non solo logistiche, e per far diventare l'Italia attrattiva per gli investimenti, sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la certezza dei tempi di pagamento".

L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: situazione geopolitica e effetti delle crisi post-pandemiche. Domani seconda giornata: industria e logistica nel nord-ovest, presentazione del Libro Bianco OITAF sul trasporto refrigerato, presentazione dello studio ContShip-SRM sui corridoi logistici, digital logistics e logistica dell'arte.

L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.



marzo: 2022



transportonline



ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA

REGISTRATI

AREA UTENTE

ENG

LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI

Qui puoi incontrare aziende di spedizioni, trasporto logistica, servizi ed i responsabili logistica delle industrie.

Registra gratis la tua azienda

Cerca Aziende di:



Ricerca Libera:



Cerca nelle Aziende...



CHE COS'È TRANSPORTONLINE

OFFERTE

ANNUNCI

NEWS

EVENTI

PRIMO PIANO

LEGGI

CONTATTI

HELP

News

Cerca News in archivio dal 2002



09 Mar 2022

Iniziata la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

WEB TV
LOGISTICA MERCI

Inviaci i tuoi **video**

Segnalaci video da **pubblicare**

info@transportonline.com



Il mondo industriale e logistico si interroga sulla fattibilità di molti progetti del piano.

MILANO - Il PNRR è una grande occasione per l'economia produttiva e la logistica italiana. Il ministro **Enrico Giovannini** ha preso spunto proprio dal titolo della prima sessione nel suo intervento in apertura di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. È inutile nascondere le difficoltà che il nostro Paese dovrà affrontare per completare nei tempi previsti le opere programmate, soprattutto di fronte a una situazione economica che non è la stessa di 18 mesi fa, quando il piano è stato approvato.

A preoccupare è in primo luogo l'inflazione, che ha raggiunto livelli che non si vedevano dai primi anni '90 e, come ha ricordato **Gian Paolo Oneto**, Direttore Centrale per gli Studi e la valorizzazione delle statistiche economiche dell'ISTAT, che non incorporano ancora lo shock della guerra in Ucraina e gli effetti delle sanzioni. Altrettanta preoccupazione solleva la mole del lavoro normativo, ricordata da diversi relatori. La riforma del codice degli appalti sta facendo il suo percorso parlamentare, ma non potrà avere effetti prima dell'anno prossimo. Essa contiene la possibilità di revisione dei prezzi. Per gli appalti che sono stati o dovranno essere assegnati prima, si sta pensando di ricorrere a misure ad hoc. Il rischio è infatti, come ha fatto notare **Piero Petrucco**, vicepresidente di ANCE, di non riuscire a completare le opere per esaurimento dei fondi.

La questione del PNRR, in realtà, tocca questioni fondamentali per il futuro della posizione italiana nell'economia mondiale. Lo ha spiegato **Massimo De Andreis**, direttore generale di SR-M, centro studi del Gruppo Intesa San Paolo. Le tendenze in corso nel commercio e nella produzione mondiale, dalla regionalizzazione dell'economia globale, al reshoring e nearshoring, all'accorciamento delle catene logistiche,



Let's be sustainable.



ENT

E CON ENI LIVE PLAY TANTISSIMI PREMI IN PALIO OGNI GIORNO.

enlive

Visirun è oggi Verizon Connect Italia

Scopri di più >

verizon connect

GRIMALDI GROUP

Autostrade del Mare

Rimborso anticipato di IVA e accise sul gasolio

SCOPRI DI PIU'

TRANS

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI SP TRANS s.r.l.

AdBlue

The Blue Tractor

800-112722

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

pongono sfide e opportunità, per esempio per una specialità dello shipping italiano, il corto raggio (Short Sea Shipping) in cui siamo leader nel Mediterraneo.

L'adattamento dell'economia e della logistica italiana a un nuovo assetto regionalizzato sono un'opportunità, ma non verranno in automatico. Come ha fatto notare **Riccardo Fuochi**, Presidente del Propeller Club, Port of Milan, tra i promotori dell'evento di Milano, "Sarà necessario una riprogettazione delle catene, partendo dalla collocazione degli stabilimenti produttivi. Sarebbe auspicabile che questa attività venisse svolta in collaborazione tra aziende della produzione e aziende logistiche".

Sullo sfondo, ribadito da praticamente tutti gli interventi in tema, restano i blocchi e le carenze storiche del nostro Paese. Una sintesi è venuta da **Betty Schiavoni**, presidente di ALSEA, altro promotore dell'evento, che ha notato che oltre al PNRR e agli appalti "per le aziende, non solo logistiche, e per far diventare l'Italia attrattiva per gli investimenti, sono altrettanto centrali questioni come la riforma della giustizia e la certezza dei tempi di pagamento".

L'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana è proseguito nel pomeriggio con un approfondimento di alcuni dei temi introdotti nella mattinata: situazione geopolitica e effetti delle crisi post-pandemiche. Domani seconda giornata: industria e logistica nel nord-ovest, presentazione del Libro Bianco OITAF sul trasporto refrigerato, presentazione dello studio ContShip-SRM sui corridoi logistici, digital logistics e logistica dell'arte.

L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e viene trasmesso in live streaming da Milano.

Maggiori dettagli sull'evento sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

[Indietro](#)
[Elenco](#)
[Avanti](#)

transportonline
**OLTRE 13.000
AZIENDE REGistrate**


Ultime aziende qualificate

[SP TRANS srl](#)
[AUTOTRASPORTI VALLE srl - HTM GROUP](#)
[CHIMITEX spa](#)
[PALLETWAYS ITALIA spa](#)
[S.T.C. SERVIZIO TRASPORTI COMBINATI spa](#)

Offerte
 Cerco & Offro
 News
 Eventi
 Primo piano
 Case History
 Legislazione

Enti e Associazioni
 Riviste e Portali
 Imprese Italiane
 Partner Internazionali
 Fiere e convegni
 Infrastrutture

Viabilità Italia
 Viabilità Europa
 Meteo
 Glossario
 Dizionario

Regolamento
 Registrazione
 Profili Utente
 Qualifica azienda
 Pubblicità
 Contatti
 Cookies Policy

[Mappa del sito](#)
transportonline

Pubbliconsult Multimedia
 Testata giornalistica registrata
 al tribunale di Torino n. 228/2018
 P IVA: 04977270018

**Guida
Tuveri**


© Copyright 1996 - Credits - Mappa



Home **Le notizie di oggi** In primo piano Dal mercato Focus magazzini L'intervista Approfondimenti Directory Contatti Annunci

home » Le notizie di oggi » Pronto il Libro bianco di OITAF sul trasporto refrigerato

Pronto il Libro bianco di OITAF sul trasporto refrigerato

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** – nel primo **Libro Bianco ATP**, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento *Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry*, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

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.

L'elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi - è la **Campania**, con **15.051 unità**, seguita dalla **Lombardia** con **13.454** e dal **Lazio** con **12.073**. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Attualmente OITAF ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

 [visualizza la versione PDF](#)

social share

[Tweet](#)

più recenti

[Effetti della guerra in Ucraina coinvolgono i pallet](#)

08/03/2022

Le sanzioni contro Russia e Bielorussia significano anche che il legno importato da questi paesi in tutte le industrie europee di lavorazione del legno negli ultimi anni non sarà più disponibile, con conseguente aumento dei prezzi di mercato.

[read more..](#)

[Netcomm Forum 2022 torna in presenza a Milano](#)

08/03/2022

L'evento di riferimento per il mondo digitale italiano si terrà il 3 e 4 maggio 2022 presso MICO – Milano Fiera Congressi, ma alcune sessioni saranno disponibili anche in diretta streaming.

[read more..](#)

[Pronto il Libro bianco di OITAF sul trasporto refrigerato](#)

08/03/2022

Lo studio dell'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci verrà presentato il 10 marzo nell'ambito dell'evento *Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry*.

[read more..](#)

[Rhenus fa shopping con l'operatore francese Vectura](#)

08/03/2022

Il gruppo ha acquisito Vectura Archimage SAS, divisione aziendale che si occupa di servizi di magazzino e archiviazione, gestendo tre siti dedicati in Francia.

I nostri partner





SHIPPING,
FORWARDING & LOGISTICS
meet INDUSTRY

MILANO & **live streaming**
9-10-11 MARZO 2022

PARTECIPA



AGENZIA DI INFORMAZIONE
Mobilità, Logistica, Ferrovie, TPL, Porti



Shipping, Forwarding & Logistics MEEt Industry: giovedì il Libro Bianco dell'OITAF

(FERPRESS) – Milano, 8 MAR – Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. E' quanto elaborato da OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci – nel primo Libro Bianco ATP, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI.

L'abbonamento per un anno a **Ferpress** costa solo **€ 250,00 + iva**.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it

CONDIVIDERE:



**TTS
ITALIA**



NEWSLETTER
TTS ITALIA
FEBBRAIO 2022

Rossella Panero,
Presidente TTS
Italia: Direttiva
ITS, Enti locali, Ztl,
logistica e MaaS.
Il nostro 2022.

E ancora:

- Istituzioni & Policy
- Socio del mese
- Progetto del mese
- Novità da Soci ed Enti Locali
- Le attività di TTS Italia
- Le opportunità in scadenza

LOGIN

Nome utente

ATTUALITÀ | TEST DRIVE | PERSONAGGI | DEALER | TRASPORTATORI | MOBILITÀ | AZIENDE | VIDEO Cerca

EDITRICE VEGA

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

OITAF / Giovedì presentazione primo Libro Bianco che fotografa trasporto refrigerato

Martedì, 8 Marzo 2022



Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. E' quanto elaborato da OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci – nel primo Libro Bianco ATP, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry, presso il Centro Conferenze di Assolombarda. 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.

L'elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi - è la Campania, con 15.051 unità, seguita dalla Lombardia con 13.454 e dal Lazio con 12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Attualmente OITAF ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

Foto: OITAF Italia

DA

Disponibile
online
24 ore su 24.

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

Email

Nome

ISCRIVITI

Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991
MDT in diretta © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013
MDT Players © 2022 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

Credits: Aleide



Cerca per parola chiave, brand, argomento, evi

IT EN



ALL



AUTOMOTIVE



FASHION & BEAUTY



DESIGN



FOOD & HOSPITALITY



GREEN



NAUTICA



ART & CULTURE



ALTRO



FILTRO CANALI

HOME > OITAF FOTOGRAFA LO STATO DEL TRASPORTO REFRIGERATO IN ITALIA

MARZO 08, 2022 - OITAF

OITAF FOTOGRAFA LO STATO DEL TRASPORTO REFRIGERATO IN ITALIA

Verrà presentato giovedì 10 marzo il primo **#librobiancoatp**, realizzato dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Milano, 8 marzo 2022 - Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. E' quanto elaborato da **OITAF - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci** - nel primo **Libro Bianco ATP**, che verrà presentato ufficialmente a **#Milano** giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento *Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry*, presso il Centro Conferenze di **#Assolombarda**.

"E' un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese - ha dichiarato **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 **#librobiancoatp** 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**.

L'elaborazione sviluppata da **#OITAF**, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i **#semirimorchi** - è la **Campania**, con **15.051 unità**, seguita dalla **Lombardia** con **13.454** e dal **Lazio** con **12.073**. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Attualmente **#OITAF** ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

La presentazione del **#librobiancoatp** è in programma giovedì 10 marzo 2022, a partire dalla 11.30, nella Sala principale del Centro Conferenze **#Assolombarda**, a cura di **Clara Ricozzi** e **Giuseppe Guzzardi**, rispettivamente Presidente e Direttore Generale di **#OITAF**. Seguirà un panel moderato da **#giuseppeguzzardi** con la partecipazione di **Pasquale d'Anzi**, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di un rappresentante del Freight Leaders Council, di **Umberto Torello**, Presidente di Transfrigoroute Italia, di **Sandro Mantella**, AD di Lamberet Italia, di **Riccardo Miuccio**, LCV manager di Arval Service Lease Italia, di **Massimiliano Perri**, Italy Market Business Director di IVECO, di **Bruno Cortecchi**, Direttore commerciale di Plastoblok Italiana e partecipante agli organismi di standardizzazione WP11 e CEN TC413. Chiuderà la sessione la presentazione *Coperture assicurative per il rischio di deperimento della merce*, a cura di **Franco Larizza**, Presidente CDA di Larizza Consulting.

[Leggi meno](#)

DOCUMENTI (1) Login to download



Comunicato stampa

2MB

SCARICA TUTTO

CONDIVIDI

CONDIVIDI VIA MAIL

HASHTAG

#CORPORATE #AUTOTRASPORTI
 #TRASPORTI #FOOD #MILANO
 #AUTOMOTIVE #EVENT #OITAF
 #CLARARICOZZI #GIUSEPPEGUZZARDI
 #PASQUALEDANZI #UMBERTOTORELLO
 #SANDROMANTELLA
 #RICCARDOMIUCCIO
 #MASSIMILIANOPERRI
 #BRUNOCORTECCI #FRANCOLORIZZA
 #ASSOLOMBARDA #RIMORCHI
 #SEMIRIMORCHI #LIBROBIANCOATP



Scenari Internazionali

ACCEDI / REGISTRATI

CARRELLO / 0,00€

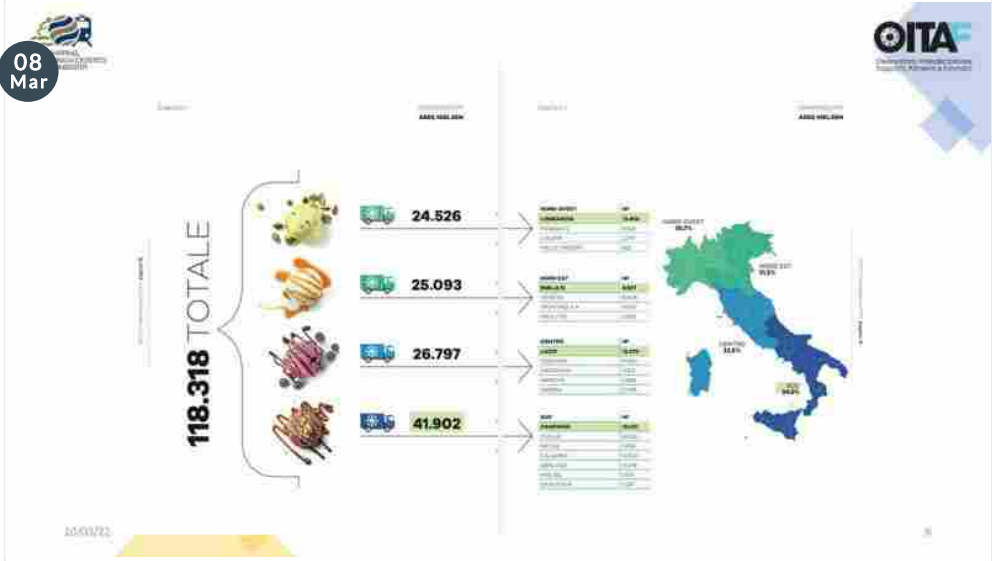
REDAZIONE | LA RIVISTA | PUBBLICAZIONI | CONTRIBUTI | NOTIZIARIO | ARTICOLI | EVENTI

CONTATTI

NOTIZIARIO

SF&Lmi 2022. OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in Italia

PUBBLICATO IL 8 MARZO 2022 DA SCENARI INTERNAZIONALI



DONAZIONI

Aiutaci a mantenere alta la qualità del nostro lavoro.

EVENTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

Torna anche quest'anno *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SF&LMI)*, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti ed il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma per il 9, 10 e 11 marzo prossimi e verrà trasmesso in live streaming da Milano. Come per la scorsa edizione, anche nella prossima Scenari Internazionali sarà media partner dell'evento, tenendovi costantemente aggiornati prima, durante e dopo il suo svolgimento.

A cura della Redazione

Un'istantanea del **trasporto refrigerato** in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. È quanto elaborato dall'**Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci (OITAF)** nel primo Libro Bianco ATP, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SF&LMI)*, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

«È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro Paese», ha dichiarato **Clara Ricozzi**, presidente di OITAF, che ha aggiunto: «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.

L'elaborazione sviluppata da **OITAF**, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP – esclusi i semirimorchi – è la **Campania**, con **15.051 unità**, seguita dalla **Lombardia** con 13.454 e dal **Lazio** con 12.073. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797, e poi da Nord-Est e Nord-Ovest. In totale, i **veicoli ATP censiti**, nei parametri sono ricordati, sono **118.318**.

Distinguendo ulteriormente tra **furgoni** (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e **autocarri** (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la **Campania** conserva il primato per la prima categoria, mentre la **Lombardia** è prima per gli M-HCV.

Attualmente, OITAF ha in preparazione il **secondo volume del Libro Bianco**, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima **fotografia del trasporto refrigerato** in Italia.

La presentazione del Libro Bianco ATP è in programma giovedì 10 marzo 2022, a partire dalle 11.30, nella Sala principale del **Centro Conferenze Assolombarda**, a cura di **Clara Ricozzi** e **Giuseppe Guzzardi**, rispettivamente presidente e direttore generale di OITAF.

Seguirà un *panel* moderato da **Giuseppe Guzzardi** con la partecipazione di **Pasquale d'Anzi**, direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), un rappresentante del **Freight Leaders Council**, **Umberto Torello**, presidente di

MEDIA PARTNERSHIP



RIVISTE



Num. 21
Un altro mondo è possibile?

8,00€

Transfrigoroute Italia, **Sandro Mantella**, AD di Lamberet Italia, **Riccardo Miuccio**, LCV manager di Arval Service Lease Italia, **Massimiliano Perri**, Italy Market Business Director di IVECO, **Bruno Cortecci**, direttore commerciale di Plastoblok Italiana e partecipante agli organismi di standardizzazione WP11 e CEN TC413.

Chiuderà la sessione la presentazione *Coperture assicurative per il rischio di deperimento della merce*, a cura di **Franco Larizza**, presidente CDA di Larizza Consulting.

Scarica PDF

Articolo precedente



Italia-Oman. CNA riceve a Roma l'...



Questo elemento è stato inserito in Notiziario e taggato alimenti, logistica, OITAF, SF&Lml, trasporto refrigerato.



Num. 20
Ritrovare la
bussola
8,00€



Num. 19
Un mondo da
collegare
8,00€



Num. 18
Il risveglio
dell'orso
8,00€



Num. 17
Sulle orme di
Marco Polo
8,00€



Num. 16
Il mondo all'anno
zero
8,00€

PRIVACY

[Privacy Policy](#) [Cookie Policy](#)

RIVISTA DI AFFARI GLOBALI

Periodicità

Trimestrale

Editore

S.P.E.C.E. di Bonilauri Stefano
Via Guardanavona, 10
42025 Cavriago (RE)

Direttore Responsabile

Andrea Fais
Direzione: Via XX Settembre, 152
06124 Perugia



ULTIME PUBBLICAZIONI



Num. 21
Un altro mondo è possibile?
8,00€



Num. 20
Ritrovare la bussola
8,00€



Num. 19
Un mondo da collegare
8,00€



Num. 18
Il risveglio dell'orso
8,00€

NEWSLETTER

Nome

Cognome

Indirizzo e-mail

Il tuo indirizzo E-M@il

Acconsento al trattamento dati

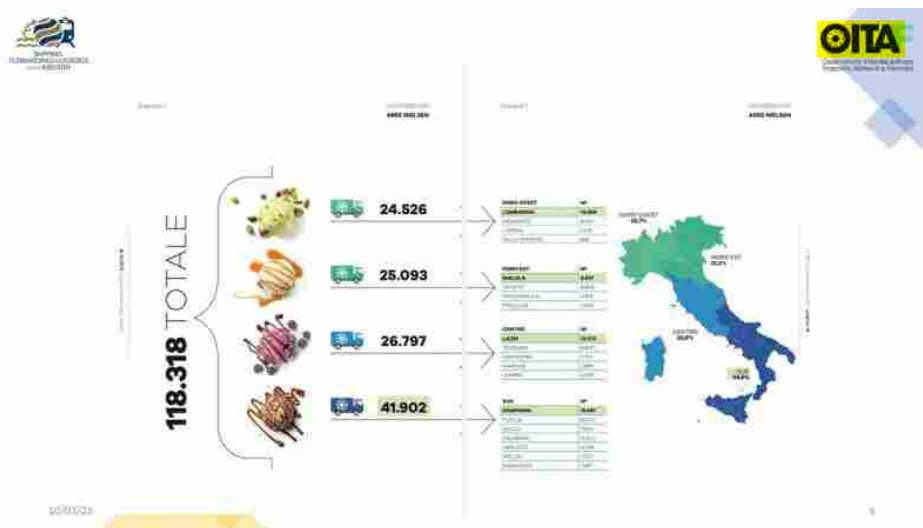
ISCRIVITI



La tua pubblicità sul nostro sito?

[CLICCA QUI](#)

HOME NEWS PORTI SHIPPING LOGISTICA CROCIERE NAUTICA AMBIENTE CITTÀ TURISMO
INDUSTRIA & TECNOLOGIA UE SPORT REDAZIONE CHI SIAMO NEWSLETTER



[Logistica](#) [News](#) [News in primo piano](#)

OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in Italia

8 marzo 2022 Redazione Seareporter.it

Verrà presentato giovedì 10 marzo il primo Libro Bianco ATP, realizzato dall'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Milano, 8 marzo 2022 – 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 – nel primo Libro Bianco ATP, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento *Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry*, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.



Choose your language

Avviso agli utenti: il sito è in fase di aggiornamento. Ci scusiamo per eventuali disagi.

**PRONTUARIO DEI PORTI
CAMPANIA & LIVORNO**
RASSEGNA GENERALE DI TUTTI GLI OPERATORI MARITTIMI
Storia dei Porti - posizione geografica - Infrastrutture e tariffe dei servizi portuali



Gruppo Ormeggiatori e Barcaiolari del Porto di Napoli

Iscriviti alla nostra Newsletter

Indirizzo email:

Iscriviti

Cancellati



“È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese – ha dichiarato **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.

L’elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi - è la **Campania**, con **15.051 unità**, seguita dalla **Lombardia** con **13.454** e dal **Lazio** con **12.073**. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a 35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Attualmente OITAF ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l’elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

La presentazione del Libro Bianco ATP è in programma giovedì 10 marzo 2022, a partire dalla 11.30, nella Sala principale del Centro Conferenze Assolombarda, a cura di **Clara Ricozzi** e **Giuseppe Guzzardi**, rispettivamente Presidente e Direttore Generale di OITAF. Seguirà un panel moderato da Giuseppe Guzzardi con la partecipazione

di **Pasquale d’Anzi**, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di un rappresentante del Freight Leaders Council, di **Umberto Torello**, Presidente di Transfrigoroute Italia, di **Sandro Mantella**, AD di Lamberet Italia, di **Riccardo Miuccio**, LCV manager di Arval Service Lease Italia, di **Massimiliano Perri**, Italy Market Business Director di IVECO, di **Bruno Cortecchi**, Direttore commerciale di Plastoblok Italiana e partecipante agli organismi di standardizzazione WP11 e CEN TC413. Chiuderà la sessione la presentazione **Coperture assicurative per il rischio di deperimento della merce, a cura di Franco Larizza**, Presidente CDA di Larizza Consulting.



LOGISTICA

OITAF fotografa lo stato del trasporto refrigerato in italia

08 MARZO 2022 - Redazione



Durante Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry verrà presentato il Libro Bianco ATP



Milano – Un'istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. E' quanto elaborato da **OITAF – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci** – nel primo **Libro Bianco ATP**, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento **Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry**, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

“E' un momento storico, che segna un cambio di passo nella

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivio](#)



conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese”, ha spiegato **Clara Ricozzi, Presidente di OITAF**.

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.

L’elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP – esclusi i semirimorchi – è la **Campania**, con **15.051 unità**, seguita dalla **Lombardia** con **13.454** e dal **Lazio** con **12.073**. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

ShipMag.

Gancio Editore
Partita Iva 02650580992
redazione@shipmag.it
direttore@shipmag.it

Sezioni

Crociere
Cargo
Yacht
Porti
Logistica
Green&Tech
Video
Interviste

Informazioni

Chi siamo
Newsletter
Contattaci
Privacy Policy

Seguici





transportonline



ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA

REGISTRATI

AREA UTENTE

ENG

LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI

Qui puoi incontrare aziende di **spedizioni, trasporto logistica, servizi** ed i responsabili logistica delle **industrie**.

[Registra gratis la tua azienda](#)

Cerca Aziende di:



Ricerca Libera:



Cerca nelle Aziende...



CHE COS'È TRANSPORTONLINE

OFFERTE

ANNUNCI

NEWS

EVENTI

PRIMO PIANO

LEGGI

CONTATTI

HELP

News

Cerca News in archivio dal 2002



08 Mar 2022

Il trasporto refrigerato in Italia



Verrà presentato giovedì 10 marzo il primo Libro Bianco ATP.

MILANO - 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 – nel primo Libro Bianco ATP, che verrà presentato ufficialmente a Milano giovedì 10 marzo 2022 alle 11.30, nell'ambito dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics MEET Industry, presso il Centro Conferenze di Assolombarda.

“È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese - ha dichiarato **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.

L'elaborazione sviluppata da OITAF, accompagnata da grafici e tabelle, ha messo in luce numeri interessanti. La regione con il maggior numero di veicoli ATP - esclusi i semirimorchi - è la **Campania**, con **15.051 unità**, seguita dalla **Lombardia** con **13.454** e dal **Lazio** con **12.073**. Ragionando per aree Nielsen, il Sud è primo, con 41.902 veicoli, seguito dal Centro con 26.797 e poi da Nord Est e Nord Ovest. In totale i veicoli ATP censiti, nei parametri sono ricordati, sono 118.318.

Distinguendo ulteriormente tra furgoni (Light Commercial Vehicle, fino a

WEB TV
LOGISTICA MERCI

Inviaci i tuoi **video**

Segnalaci video da **pubblicare**

info@transportonline.com



Let's be sustainable.



ent

E CON ENI LIVE PLAY TANTISSIMI PREMI IN PALIO OGNI GIORNO.

ent

Visirun è oggi Verizon Connect Italia

Scopri di più >

verizon connect

GRIMALDI GROUP

Autostrade del Mare

Rimborso anticipato di IVA e accise sul gasolio

SCOPRI DI PIU

TRANS

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI SP TRANS s.r.l.

AdBlue

The Blue Tractor

www.milochem.it 800-112722

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



35 quintali) e autocarri (M-HCV, Medium Heavy Commercial Vehicle, oltre 35 quintali), la Campania conserva il primato per la prima categoria, mentre la Lombardia è prima per gli M-HCV.

Attualmente OITAF ha in preparazione il secondo volume del Libro Bianco, che conterrà l'elaborazione dei dati del rimorchiato ATP, completando in questo modo la prima fotografia del trasporto refrigerato in Italia.

La presentazione del Libro Bianco ATP è in programma giovedì 10 marzo 2022, a partire dalla 11.30, nella Sala principale del Centro Conferenze Assolombarda, a cura di **Clara Ricozzi** e **Giuseppe Guzzardi**, rispettivamente Presidente e Direttore Generale di OITAF. Seguirà un panel moderato da Giuseppe Guzzardi con la partecipazione di **Pasquale d'Anzi**, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di un rappresentante del Freight Leaders Council, di **Umberto Torello**, Presidente di Transfrigoroute Italia, di **Sandro Mantella**, AD di Lamberet Italia, di **Riccardo Miuccio**, LCV manager di Arval Service Lease Italia, di **Massimiliano Perri**, Italy Market Business Director di IVECO, di **Bruno Cortecchi**, Direttore commerciale di Plastoblok Italiana e partecipante agli organismi di standardizzazione WP11 e CEN TC413. Chiuderà la sessione la presentazione **Coperture assicurative per il rischio di deperimento della merce**, a cura di **Franco Larizza**, Presidente CDA di Larizza Consulting.

oitaf.com

[Indietro](#)

[Elenco](#)

[Avanti](#)



transportonline

OLTRE 13.000
AZIENDE REGistrate



Ultime aziende qualificate

[SP TRANS srl](#)
[AUTOTRASPORTI VALLE srl - HTM GROUP](#)
[CHIMITEX spa](#)
[PALLETWAYS ITALIA spa](#)
[S.T.C. SERVIZIO TRASPORTI COMBINATI spa](#)

Offerte
Cerca & Offro
News
Eventi
Primo piano
Case History
Legislazione

Enti e Associazioni
Riviste e Portali
Imprese Italiane
Partner Internazionali
Fiere e convegni
Infrastrutture

Viabilità Italia
Viabilità Europa
Meteo
Glossario
Dizionario

Regolamento
Registrazione
Profili Utente
Qualifica azienda
Pubblicità
Contatti
Cookies Policy

[Mappa del sito](#)

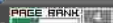
transportonline

Publicconsult Multimedia
Testata giornalistica registrata
al tribunale di Torino n. 228/2018
P IVA: 04977270018

**Guida
Tuveri**



© Copyright 1996 - Credits - Mappa





Mare, porti, trasporti, logistica e sport

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY

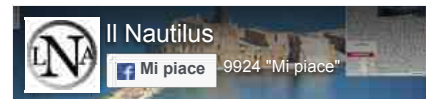
PEYRANI BRINDISI

Direzione Via Dalmazia, 31/A 72100 Brindisi Phone - Fax +39 0831 508104 Mobile +39 335 6977355
 Ufficio Operativo - Operation Office Costa Morena - Porto di Brindisi Cell/Mobile +39 335 5294496
 peyrani@libero.it



Home > Eventi > Si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Cultura Trasporti Economia News Europa Eventi Infrastrutture Internazionale Italia Legislazione Logistica Porti



Si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Di Redazione - 7 Marzo 2022



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Tre giorni per approfondire le ricadute della pandemia e dell'attuale situazione geopolitica mondiale sul comparto logistico e industriale. Appuntamento il 9, 10 e 11 marzo a Milano e in live streaming.

Milano– Il 9 marzo si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry l'appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs.

L'evento si tiene esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando, per altre lo scoppio della guerra Russia-Ucraina ha reso la situazione ancora più instabile e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale, e italiano di conseguenza.

Tre giorni per tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio.

Mercoledì 9 marzo. L'Opening Conference è dedicata alla grande occasione per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030 rappresentata dal PNRR. Si passa poi a una riflessione sui rischi e le criticità legati ai nuovi scenari geopolitici e geoeconomici, a fronte dell'attuale crisi energetica europea e del conflitto Russia – Ucraina, della sfida permanente della Cina e al vuoto mediterraneo: Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze. Chiude la giornata la sessione dedicata agli effetti della COVID-19 sul sistema logistico-industriale: uno stato permanente o un cambiamento strutturale? La sessione è Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione.

Giovedì 10 marzo. La seconda giornata si apre con la sessione dedicata al presente e al futuro dell'ex-Triangolo Industriale: Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci presenta poi il Libro Bianco su Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia. Nel pomeriggio si tiene la Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori seguita dalla sessione dedicata alla Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR. La chiusura di giornata è dedicata a una categoria di merci molto speciali: la logistica dell'arte, comprendendo anche gli NFT.

Venerdì 11 marzo. Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica aprono la terza giornata della manifestazione. A seguire due sessioni dedicate a settori specifici della logistica, entrambe fondamentali per lo sviluppo dell'intermodale: Il cargo aereo eLo shipping multimodale ferroviario.

L'appuntamento è per il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Congressi Assolombarda



con Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry.



TAGS nautilus Shipping Forwarding&Logistics meet Industry

Articolo precedente

Awakening and 2nd Run of Italian-German Sleeping Beauty Destriero to the USA for Blue Riband

Redazione

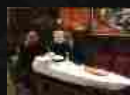


POPULAR POSTS



Si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

7 Marzo 2022



Awakening and 2nd Run of Italian-German Sleeping Beauty Destriero to the USA for Blue Riband

7 Marzo 2022



YARE, international event for the superyacht industry players, enriched with a new format on 2022- B2B booster by NAVIGO and RINA TRAINING DAY

7 Marzo 2022



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294



Scenari Internazionali

ACCEDI / REGISTRATI

CARRELLO / 0,00€

REDAZIONE | LA RIVISTA | PUBBLICAZIONI | CONTRIBUTI | NOTIZIARIO | ARTICOLI | EVENTI

CONTATTI

NOTIZIARIO

SF&Lmi 2022. Tutto pronto per la sesta edizione, tanti i temi previsti nella tre-giorni milanese

PUBBLICATO IL 7 MARZO 2022 DA SCENARI INTERNAZIONALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

07
Mar

6ª edizione

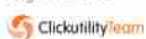
SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

Oltre la logistica, l'economia. Opportunità e sfide della nuova normalità per il rilancio del Paese in un mondo incerto.

www.shippingmeetsindustry.it

MILANO
9-10-11 MARZO
2022

Organizzato da:



Promosso da:



In collaborazione con:



Torna anche quest'anno *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SF&LMI)*, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti ed il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma per il 9, 10 e 11 marzo prossimi e verrà trasmesso in live streaming da Milano. Come per la scorsa edizione, anche nella prossima Scenari Internazionali sarà media partner dell'evento, tenendovi costantemente aggiornati prima, durante e dopo il suo svolgimento.

A cura della Redazione

Il 9 marzo si accendono i microfoni della sesta edizione di *Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry*, l'appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs.

L'evento si tiene esattamente a due anni dal **primo lockdown**. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando, per altre lo scoppio della **guerra Russia-Ucraina** ha reso la situazione ancora più instabile e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale, ed italiano di conseguenza.

Sarà una tre-giorni - fanno sapere gli organizzatori - per tracciare una **panoramica della situazione attuale** e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio.

Mercoledì 9 marzo. La conferenza d'apertura è dedicata alla grande occasione per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030 rappresentata dal **PNRR**. Si passa poi ad una riflessione sui rischi e le criticità legati ai nuovi **scenari geopolitici e geoeconomici**, a fronte dell'attuale crisi energetica europea e del conflitto Russia - Ucraina, della sfida permanente della

Cina e al vuoto mediterraneo con l'incontro dal titolo **Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze**. Chiude la giornata la sessione dedicata agli **effetti del Covid-19** sul sistema logistico-industriale: uno stato permanente o un cambiamento strutturale? La sessione dedicata è **Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione**.

Giovedì 10 marzo. La seconda giornata si apre con la sessione dedicata al presente e al futuro dell'ex Triangolo Industriale, dedicata al focus **Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese**. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci presenta poi il libro bianco dal titolo *Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia*. Nel pomeriggio, in cartello la presentazione dello studio Contship-SRM su **corridoi ed efficienza logistica** dei territori, seguita dalla sessione dedicata: **Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR**. La chiusura di giornata è dedicata a una categoria di merci molto speciali: la **logistica dell'arte**, comprendendo anche gli **NFT**.

Venerdì 11 marzo. Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica aprono la terza giornata della manifestazione. A seguire due sessioni dedicate a settori specifici della logistica, entrambe fondamentali per lo sviluppo dell'intermodale: il cargo aereo e lo shipping multimodale ferroviario.

L'appuntamento è per il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Congressi Assolombarda.

Scarica PDF

Articolo precedente



SACE, presentata la Mappa dei Risc...

Articolo successivo



Riprogrammare la diplomazia, il Fo...



Questo elemento è stato inserito in **Notiziario** e taggato **Covid, industria, logistica, PNRR, SF&Lml**.

DONAZIONI

A i u t a c i a
mantenere alta la
qualità del nostro



Tutto pronto per la VI edizione di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry" - Telenord.it

Tutto pronto per la VI edizione di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry"

di Redazione

Un appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana

Lunedì 07 Marzo 2022

WhatsApp Facebook Telegram LinkedIn

Il 9 marzo si accendono i microfoni della VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry l'appuntamento dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs.

L'evento si tiene esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando, per altre lo scoppio della guerra Russia-Ucraina ha reso la situazione ancora più instabile e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale, e italiano di conseguenza.

Tre giorni per tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio.

Mercoledì 9 marzo. L'Opening Conference è dedicata alla grande occasione per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030 rappresentata dal PNRR. Si passa poi a una riflessione sui rischi e le criticità legati ai nuovi scenari geopolitici e geoeconomici, a fronte dell'attuale crisi energetica europea e del conflitto Russia - Ucraina, della sfida permanente della Cina e al vuoto mediterraneo: Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze. Chiude la giornata la sessione dedicata agli effetti della COVID-19 sul sistema logistico-industriale: uno stato permanente o un cambiamento strutturale? La sessione è Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione.

Giovedì 10 marzo. La seconda giornata si apre con la sessione dedicata al presente e al futuro dell'ex-Triangolo Industriale: Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese. L'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci presenta poi il Libro Bianco su Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia. Nel pomeriggio si tiene la Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori seguita dalla sessione dedicata alla Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR. La chiusura di giornata è dedicata a una categoria di merci molto speciali: la logistica dell'arte, comprendendo anche gli NFT.

Venerdì 11 marzo. Decarbonizzazione e circolarità nell'industria e nella logistica aprono la terza giornata della manifestazione. A seguire due sessioni dedicate a settori specifici della logistica, entrambe fondamentali per lo sviluppo dell'intermodale: Il cargo aereo eLo shipping multimodale ferroviario.

L'appuntamento è per il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Congressi Assolombarda con Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry.

Condividi:



Parts
TRUCK LOGISTICA
& trasporti

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



Home > Logistica > SHIPPING FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY TORNA IN PRESENZA

Logistica Porti

SHIPPING FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY TORNA IN PRESENZA

A due anni dallo scoppio della pandemia da Covid-19 e dal primo lockdown, torna a Milano, in presenza e in streaming, la VI edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, l'evento che mette in contatto la logistica e il trasporto merci con l'industria. Anche questa edizione vede la presenza come media partner di LOGISTICA&Trasporti

Da **Redazione Logistica e Trasporti** - 3 Marzo 2022



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



LOGISTICA & TRASPORTI

La nostra nuova rivista

[Leggi la Digital Edition](#)

Torna in presenza, presso il Centro congressi di Assolombarda a Milano, Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, l'evento che si rivolge al mondo della logistica e del trasporto merci e lo mette in contatto con l'industria, che le merci le produce e le distribuisce. La VI edizione della manifestazione si terrà nei giorni 9, 10 e 11 marzo, a due anni dallo scoppio della pandemia da Covid-19 e dal primo lockdown, e le diverse sessioni che animeranno la kermesse saranno fruibili anche in live streaming. In questi ventiquattro mesi, molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando anche se con lo scoppio della guerra in Ucraina la situazione risulta essere molto instabile e fluida e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale e italiano di conseguenza. La manifestazione, promossa da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, prova a tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio. Anche in questa occasione la rivista LOGISTICA&Trasporti è media partner dell'evento. Di seguito il programma dei tre giorni.



Mercoledì 9 marzo

Opening Conference. La grande occasione. Il PNRR per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030

Per i prossimi cinque anni il singolo fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana sarà costituito dagli investimenti previsti dal PNRR. I quasi 70 miliardi previsti nei capitoli strettamente infrastrutturali-logistici possono costituire il colpo di frusta per cambiare il panorama logistico e industriale del Paese.

Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze

Nel giro di un anno le prospettive geopolitiche e geoeconomiche mondiali sono passate da un mood di grandi aspettative a uno di sospensione e di rischio percepito come crescente. Entrambe le previsioni erano e sono forse esagerate, ma di sicuro oggi il mondo è già diverso in molti aspetti da un anno fa e sicuramente lo sarà da quelli a venire. La sessione illustrerà le diverse interpretazioni, inquadrando in una cornice in cui l'Italia assuma un ruolo attivo.

Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione

La pandemia segna chiaramente una discontinuità nello sviluppo economico mondiale e italiano. In alcuni casi introducendo nuovi fenomeni come le periodiche crisi di forniture, in altri portando all'esplosione di crisi in settori da tempo instabili come il sistema mondiale dello shipping. Buona parte di questi effetti, diretti o indiretti come l'inflazione, resteranno attivi almeno nel medio periodo e forse in modo permanente, passando da un long-covid economico ad un cambiamento strutturale.

Giovedì 10 marzo

Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese

Il Nord Ovest ha storicamente rappresentato il triangolo industriale dell'Italia. Genova, Milano e Torino sono state per un secolo le città di riferimento dell'industria italiana, insieme naturalmente al territorio circostante. Negli ultimi decenni questo ruolo è venuto un po' a mancare complice anche una situazione infrastrutturale non all'altezza di una delle principali aree produttive del Paese. La sessione intende approfondire questi temi, coinvolgendo il mondo logistico produttivo e gli assessori regionali di Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia: presentazione del Libro Bianco OITAF

La flotta di veicoli ATP adibiti al trasporto a temperatura controllata in Italia sfiora i 200.000 tra veicoli e semirimorchi. Si tratta di un investimento economico imponente da parte delle aziende logistiche, effettuato in risposta ma a volte anche anticipando le esigenze e le richieste dei committenti dell'industria e della distribuzione. OITAF, in collaborazione con il MISM, ha realizzato il primo Libro Bianco sulla consistenza, la distribuzione sul territorio, l'aggregazione in flotte e reti e le tendenze di sviluppo.

Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori

L'obiettivo dello studio è quello di individuare e monitorare i corridoi logistici utilizzati dalle imprese, le loro principali esigenze connesse ai porti di cui si servono e anche le modalità organizzative che scelgono per spostare i propri prodotti. Quest'anno, oltre a riconfermare i focus sulla sostenibilità e sui processi di digitalizzazione, è stato realizzato un approfondimento dedicato al PNRR. Dal canto suo Contship, dopo 2 anni di sviluppo tecnologico e un primo lancio in Germania, cambia il modo di organizzare il trasporto su gomma dei container in Italia attraverso driveMybox.



Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR

La rivoluzione digitale nell'industria e nella logistica è rappresentata da magazzini automatici e catene di montaggio robotizzate. Smaterializzazione e scambio della documentazione logistica e doganale sono ormai acquisiti, e si stanno diffondendo ora i distributed ledger; l'intelligenza artificiale trova maggiori campi applicativi; la sensoristica e l'IoT forniscono l'anello di congiunzione tra il fisico e l'immateriale; la cybersecurity è la base del funzionamento del sistema. Per il nostro Paese, restare fuori da questi sviluppi è impensabile.

La logistica dell'arte

Le opere d'arte sono una categoria di merci speciale, non solo per le esigenze che il loro trasporto e stoccaggio richiedono ma anche per gli adempimenti burocratici necessari per le transazioni commerciali Italia su Italia e ancora di più Italia su estero. Le aziende italiane e operanti in Italia hanno così sviluppato competenze d'eccellenza, che vanno fatte valere anche sui mercati internazionali, e non solo, come supporto per l'esportazione.

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

Mercato Aftermarket Truck positivo nel 2021, tutte le famiglie prodotte in crescita

DA MERCOLEDÌ 9 MARZO TRE GIORNI IN STREAMING SUL WEB DA MILANO

Shipping, Forwarding & Logistics, il programma

MILANO – La VI edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry si tiene sul web tra pochi giorni esattamente a due anni dal primo lockdown. Molti scenari sono cambiati, alcune prospettive si stanno delineando anche se con lo scoppio della guerra in Ucraina la situazione risulta essere molto instabile e fluida e questo si riflette su tutto il comparto logistico e industriale mondiale e italiano di conseguenza. La manifestazione, promossa da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, prova a tracciare una panoramica della situazione attuale e degli strumenti utili a rilanciare il sistema logistico-industriale italiano nel prossimo decennio.

Qui di seguito il programma delle tre giornate di evento, che ovviamente seguiremo con tutto il nostro impegno.

Mercoledì 9 marzo – Opening Conference La grande occasione. Il PNRR per il rilancio del sistema logistico-industriale italiano al 2030.

Per i prossimi cinque anni il singolo fattore di sviluppo più importante per l'economia industriale e logistica italiana sarà costituito dagli investimenti previsti dal PNRR. I quasi 70 miliardi previsti nei capitoli strettamente infrastrutturali-logistici possono costituire il colpo di frusta per cambiare il panorama logistico e industriale del Paese.

Geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra Grandi Potenze – Nel giro di un anno le prospettive geopolitiche e geoeconomiche mondiali sono passate da un mood di grandi aspettative a uno di sospensione e di rischio percepito come crescente. Entrambe le previsioni erano e sono forse esagerate, ma di sicuro oggi il mondo è già diverso in molti aspetti da un anno fa e sicuramente lo sarà da quelli a venire. La sessione

illustrerà le diverse interpretazioni, inquadrando in una cornice in cui l'Italia assume un ruolo attivo.

Il long-covid economico, tra inflazione industriale, scarsità e congestione – La pandemia segna chiaramente una discontinuità nello sviluppo economico mondiale e italiano. In alcuni casi introducendo nuovi fenomeni come le periodiche crisi di forniture, in altri portando all'esplosione di crisi in settori da tempo instabili come il sistema mondiale dello shipping. Buona parte di questi effetti, diretti o indiretti come l'inflazione, resteranno attivi almeno nel medio periodo e forse in modo permanente, passando da un long-covid economico ad un cambiamento strutturale.

Giovedì 10 marzo – *Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese* – Il Nord Ovest ha storicamente rappresentato il triangolo industriale dell'Italia. Genova, Milano e Torino sono state per un secolo le città di riferimento dell'industria italiana, insieme naturalmente al territorio circostante. Negli ultimi decenni questo ruolo è venuto un po' a mancare complice anche una situazione infrastrutturale non all'altezza di una delle principali aree produttive del Paese. La sessione intende approfondire questi temi, coinvolgendo il mondo logistico produttivo e gli assessori regionali di Piemonte, Liguria e Lombardia.

Il trasporto e la logistica refrigerata in Italia: presentazione del Libro Bianco OITAF – La flotta di veicoli ATP adibiti al trasporto a temperatura controllata in Italia sfiora i 200.000 tra veicoli e semirimorchi. Si tratta di un investimento economico imponente da parte delle aziende logistiche, effettuato in risposta ma a volte anche anticipando le esigenze e le richieste dei committenti dell'industria e della distribuzione. OITAF, in collaborazione con il MISM, ha

realizzato il primo Libro Bianco sulla consistenza, la distribuzione sul territorio, l'aggregazione in flotte e reti e tendenze di sviluppo.

Presentazione dello studio Contship-SRM: corridoi ed efficienza logistica dei territori – L'obiettivo dello studio è quello di individuare e monitorare i corridoi logistici utilizzati dalle imprese, le loro principali esigenze connesse ai porti di cui si servono e anche le modalità organizzative che scelgono per spostare i propri prodotti. Quest'anno, oltre a riconfermare i focus sulla sostenibilità e sui processi di digitalizzazione, è stato realizzato un approfondimento dedicato al PNRR. Dal canto suo Contship, dopo 2 anni di sviluppo tecnologico e un primo lancio in Germania, cambia il modo di organizzare il trasporto su gomma dei container in Italia attraverso driveMybox.

Digital logistics, le nuove tecnologie e soluzioni per la generazione 4.0 nei trasporti, nelle spedizioni e nei magazzini, all'epoca del PNRR – La rivoluzione digitale nell'industria e nella logistica è rappresentata da magazzini automatici e catene di montaggio robotizzate. Smaterializzazione e scambio della documentazione logistica e doganale sono ormai acquisiti, e si stanno diffondendo ora i distributed ledger; l'intelligenza artificiale trova maggiori campi applicativi; la sensoristica e l'IoT forniscono l'anello di congiunzione tra il fisico e l'immateriale; la cybersecurity è la base del funzionamento del sistema. Per il nostro Paese, restare fuori da questi sviluppi è impensabile.

La logistica dell'arte – Le opere d'arte sono una categoria di merci speciale, non solo per le esigenze che il loro trasporto e stoccaggio richiedono ma anche per gli adempimenti burocratici necessari per le transazioni commerciali Italia su Italia e ancora di più Italia su

estero. Le aziende italiane e operanti in Italia hanno così sviluppato competenze d'eccellenza, che vanno fatte valere anche sui mercati internazionali, e non solo, come supporto per l'esportazione.

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 élite 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 è 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.



MERCATI > OLIO



Dati e tendenze

Extravergine e semi guidano la marcia dicembrina a valore della categoria olio.

Nel periodo che va dal 29.11.2021 al 2.01.2022, infatti, i segmenti di mercato mettono a segno rispettivamente +6,8% e +10,5%: **parliamo di oltre 76 milioni di euro per l'evo e di 44,4 milioni per l'olio di semi.**

Gli incrementi sono supportati perlopiù dall'aumento del prezzo medio (+8,5% nel caso dell'evo, +21,8% per i semi), dato che i volumi rimangono in contrazione, nel caso dell'olio di semi (-12,3%), e più "lenti" rispetto ai valori per quanto riguarda l'evo (+1,8%). Anche l'olio d'oliva è in positivo a valore: +2,9% il trend.

Venendo ai canali di vendita, per l'olio extravergine, a dicembre gli exploit sono le performance messe a segno da **super e iper compresi tra 2.500 e 4.499 mq** (+21,6%, per

13,5 milioni di euro) e dagli iper > 4.500 mq (+18,4%, per 9,7 milioni di euro).

Il discount, invece, brilla per l'olio di semi: +13,2%, per 14 milioni di euro.

© Riproduzione Riservata



4.475

I frantoi della rete olearia italiana, così suddivisi:
2.363 al Sud, 1.120 al Centro,
671 nelle Isole, 321 al Nord
(fonte: Agrifood Monitor su dati Agea e Ismea)

> **OLIO DI SEMI**

	VENDITE A VALORE (€)	VENDITE A VOLUME (L)	PREZZO MEDIO (€/L)	INTENSITY INDEX VAL.
Anno terminante (dal 03.01.2021 al 02.01.2022)	389.288.239 ▲ +0,0%	222.658.947 ▼ -10,9%	1,75 ▲ +12,2%	18,3% ▼ -5,6 p.p.
Progressivo (dal 03.01.2021 al 02.01.2022)	389.288.239 ▲ +0,0%	222.658.947 ▼ -10,9%	1,75 ▲ +12,2%	18,3% ▼ -5,6 p.p.
Dicembre (dal 29.11.2021 al 02.01.2022)	44.429.111 ▲ +6,8%	23.142.426 ▼ -12,3%	1,92 ▲ +21,8%	16,0% ▼ -8,7 p.p.

Totale Italia - var. % yoy - fonte: NielsenIQ



Leonardo Rastelli

© Riproduzione Riservata

LE DIMENSIONI E I TREND DEL MERCATO (29.11.2020 – 28.11.2021)

VENDITE A VALORE (€)	VENDITE A VOLUME (L)	PREZZO MEDIO (€/L)	INTENSITY INDEX VOL.
740.384.700	159.571.896	4,64	56,9%
▼ -7,7%	▼ -11,8%	▲ +4,7%	▼ -2,3 p.p.

Totale Italia - fonte: NielsenIQ

EXECUTIVE SUMMARY



▲ ITALIANITÀ

Fattore di sicurezza e premiumness, si conferma un valore e un driver d'acquisto: da qui la flessione meno severa degli oli 100% italiani e a denominazione d'origine



▲ SOSTENIBILITÀ

Trend che coinvolge tutti gli aspetti del prodotto: dalle pratiche agricole al packaging fino al rispetto dei diritti dei lavoratori coinvolti nella filiera



▲ DISCOUNT

Insieme all'e-commerce è destinato a crescere, capace di valorizzare l'offerta anche in ambito premium e, nell'ultimo anno, di limitare la flessione almeno a valore



▼ ORIGINE UE

L'extravergine comunitario è il segmento più rilevante, ma anche quello che ha registrato il calo più netto: -9,9% il trend a valore e -14,3% quello a volume



▼ MATERIE PRIME

L'andamento del raccolto a livello europeo, complice un meteo avverso, preoccupa le aziende. Anche in Italia i risultati, pur in aumento, sono ancora inferiori alle attese



▼ PROMOZIONI

Calano, ma restano elevate: l'olio si conferma tra i maggiori traffic builder del retail. Si rischia di appiattire il valore del prodotto e disorientare il consumatore

OLIO > OLIO EVO

INCIDENZA A VALORE PER CANALE (29.11.2020 – 28.11.2021)

	Variazione	Incidenza	Prezzo	Intensity Index
IPER	▼ -6,4%	27,2%	4,86 €	65,6%
SUPER	▼ -8,0%	46,3%	4,67 €	62,7%
L.S.	▼ -13,4%	12,3%	4,52 €	55,3%
DISC.	▼ -3,8%	14,2%	4,29 €	26,5%
			AVG 4,64 €	

Totale Italia - fonte: NielsenIQ

INCIDENZA A VALORE PER AREA (29.11.2020 – 28.11.2021)



Totale Italia - fonte: NielsenIQ

INCIDENZA A VOLUME PER AREA (29.11.2020 – 28.11.2021)



Totale Italia - fonte: NielsenIQ

DIMENSIONI E TREND DEI SEGMENTI (29.11.2020 – 28.11.2021)

Segmenti	Vendite a Valore €	Var. %	Vendite a Volume L	Var. %	Prezzo Medio €/L	Var. %	Int. Ind. Vol. %	Referenze medie #
Comunitario	444.364.021	-9,9	114.957.111	-14,3	3,87	+5,2	62,5	7,6
100% italiano	232.103.913	-5,4	35.017.464	-6,8	6,63	+1,5	44,7	5,7
Denominazione protetta	40.392.629	-5,8	3.461.856	-4,5	11,67	-1,4	27,9	2,9
Non comunitario	23.524.140	+14,4	6.135.465	+10,3	3,83	+3,7	39,4	1,3
Totale	740.384.700	-7,7	159.571.896	-11,8	4,64	+4,7	56,9	14,3

Totale Italia - fonte: NielsenIQ

OLIO > OLIO EVO

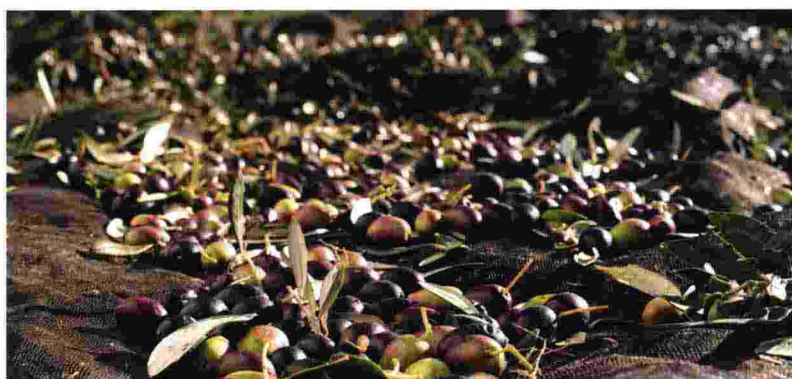
Le performance nelle varie tipologie di format (29.11.2020 – 28.11.2021)

	Vendite a Valore €	Var. %	Vendite a Volume L	Var. %	Prezzo Medio (€/L)	Var. %	Int. Ind. vol. %	Delta p.ti
A bassa intensità promo	32.553.146	-7,2	6.113.854	-10,4	5,32	+3,5	17,8	-3,0
Ad alta intensità promo	58.324.659	-7,1	12.920.052	-12,4	4,51	+6,0	78,8	-0,5
Gli stagionali estivi	31.655.386	-1,8	6.406.909	-8,4	4,94	+7,2	55,3	-2,9
I metropolitani	190.762.647	-10,0	40.471.065	-13,5	4,71	+4,0	61,6	-1,7
I leader di prezzo	95.784.671	-6,6	19.583.483	-9,8	4,89	+3,6	66,8	-1,4
I campioni del FMCG	89.387.785	-7,3	18.293.283	-10,1	4,89	+3,2	64,2	-1,2
I campioni del fresco	86.108.699	-7,4	17.605.179	-10,2	4,89	+3,0	63,5	-1,3
Gli anti stagionali estivi	16.029.747	-9,9	2.991.725	-11,2	5,36	+1,5	67,0	+0,7

Fonte: NielsenIQ, Market*Track 4,0

DENTRO I NUMERI

Nell'a.t. al 28.11.2021 il mercato dell'olio extravergine d'oliva ha registrato una netta flessione sia a valore sia a volume, scendendo a quota 740 milioni di euro (-7,7%) e 159 milioni di litri (-11,8%). I cali più rilevanti li ha fatti registrare l'Area 3 (-9,4% a valore e -13,7% a volume), che contende all'Area 1 la fetta più grande delle vendite a valore, ma è nettamente la più importante dal punto di vista dei volumi. Riguardo, invece, i canali, a parte il crollo dei liberi servizi, si segnala il forte arretramento del canale di gran lunga più importante, quello dei supermercati, che cedono 8 punti percentuali a valore e 12,6 punti a volume, contribuendo dunque in misura significativa alla pessima performance del comparto. A poco è servito il rialzo del prezzo medio, che



Carapelli Firenze, la raccolta delle olive

è balzato a quota 4,64 euro (+4,7% medio, con una punta del +7,8% in Area 4). La pressione promozionale è scesa di 2,3 punti, ma resta su livelli altissimi, visto che in promo viene venduto ben il 56,9% dei volumi. Venendo

ai segmenti che compongono la categoria, l'olio evo comunitario, che rappresenta il 60% delle vendite a valore e il 72% di quelle a volume, è il segmento che ha subito il calo più vistoso (-9,9% e -14,3% rispettivamente). Il 100% italiano ha contenuto la flessione (-5,4% e -6,8%): lo stesso vale per gli oli a denominazione protetta (-5,8% e -4,5%), che rappresentano peraltro solo il 5,5% delle vendite a valore e il 2,2% a volume.

Il rialzo del prezzo medio non è bastato a frenare le perdite a valore: -8% le vendite nei supermercati, -13,4% nei liberi servizi, -3,8% nei discount

OLIO > OLIO EVO

OVERVIEW

CONSUMI

Ⓢ La flessione della categoria appare generalizzata

Il rimbalzo in negativo rispetto al 2020, per molti versi previsto, ha coinvolto un po' tutti i segmenti che compongono il mercato, con l'unica eccezione degli oli di provenienza non Ue (+14,4% a valore e +10,3% a volume), che rappresentano una nicchia.

Ⓢ L'origine è un plus sempre più ricercato

In un contesto negativo, emergono comunque alcuni driver d'acquisto che riconducono al premium: cresce la richiesta di oli evo 100% italiani e a denominazione d'origine, due caratteristiche che mostrano anche il bisogno di sicurezza e rassicurazione sulla filiera produttiva. Un terzo focus va dunque ricercato nella sostenibilità dei prodotti.

EXPORT

Ⓢ Nel primo semestre 2021 si è rafforzato il trend positivo

Nel periodo gennaio-giugno 2021 le esportazioni di olio extravergine hanno raggiunto 746 milioni di euro (+4,5% sullo stesso periodo riferito al 2020), per oltre quattro quinti (87%) alimentate dagli oli extravergini e vergini (+5,7%). A trainare le esportazioni è stata la Toscana, con un fatturato di 156 milioni di euro. Gli Stati Uniti si confermano la destinazione più importante (31,8% nel 2020, contro il 35,7% di tutti i paesi Ue); nei primi sei mesi dello scorso anno l'Italia vi ha espor-

FILIERA

Ⓢ Il clima non ha favorito il raccolto nei paesi Ue

Le stime produttive attestano la produzione mondiale a circa 3,1 milioni di tonnellate. Emergono due situazioni molto diverse in Ue ed extra Ue. Il dato comunitario è in flessione a causa della Spagna, che potrebbe chiudere a 1,3 milioni di tonnellate a causa della siccità. In Spagna, infatti, la gran parte dei campi sono irrigati a goccia e il Governo potrebbe vietare la cooptazione delle acque a favore del consumo umano. La Grecia segna -14%, l'Italia dovrebbe chiudere a 300/315mila t, più del 2021 ma lontana dalle 400mila t attese, complice siccità estiva, gelate invernali e una frequente alternanza caldo-freddo. In controtendenza il Portogallo, che potrebbe toccare +20%, arrivando a 120mila t. Extra Ue si registra l'ottima annata della Tunisia (240mila t, +70%) e della Turchia (228mila t, +9%), mentre il Marocco probabilmente supererà quota 200mila t (fonte: Ismea).

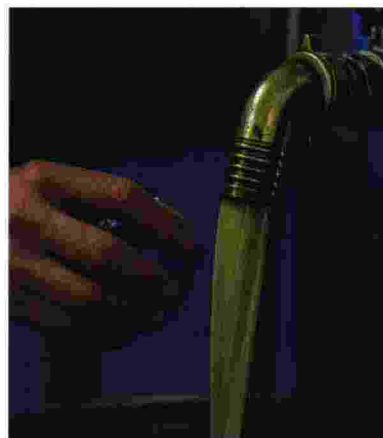
Ⓢ Via libera al pegno rotativo

Dallo scorso febbraio anche i produttori di

olio evo Dop e Igp possono beneficiare del cosiddetto pegno rotativo, uno strumento finanziario introdotto con il decreto legge Cura Italia per garantire liquidità anticipata alle imprese rispetto ai tempi standard necessari per completare il ciclo produttivo. Le banche avranno modo di immettere immediata disponibilità economica alle aziende e di farlo con la massima sicurezza, mentre queste ultime potranno occuparsi con più tranquillità del prodotto finale e della sua collocazione sul mercato.

Ⓢ Confagricoltura propone l'Igp Olio Campania

Confagricoltura sostiene il progetto di riconoscimento dell'Igp Olio Campania e si è impegnata nella definizione del disciplinare e nella preparazione della documentazione a sostegno dell'istanza. Con il 6% circa del totale della superficie nazionale coltivata a ulivi e un patrimonio olivicolo di oltre 8,5 milioni di piante, la Campania è al quinto posto nel ranking delle regioni produttrici. La produzione media rappresenta l'8% di quella nazionale.



Costa d'Oro, controllo qualità

OLIO > OLIO EVO

RETAIL

CATEGORY

Il peso della Mdd ha un ruolo importante nella gestione dello scaffale

In uno scaffale decisamente affollato, c'è chi indica due sostanziali criteri espositivi: il raggruppamento dei prodotti per singolo brand o per tipologia. Un player intervistato da Food segnala che molto dipende dallo spazio che la singola catena attribuisce alla Pl. Un ragionamento che si potrebbe sintetizzare così: Pam Panorama e Lidl danno ampio spazio alla Mdd; Esselunga opera con una preponderanza delle referenze Idm; in sostanziale equilibrio Unes, Conad e Coop.

PRIVATE LABEL

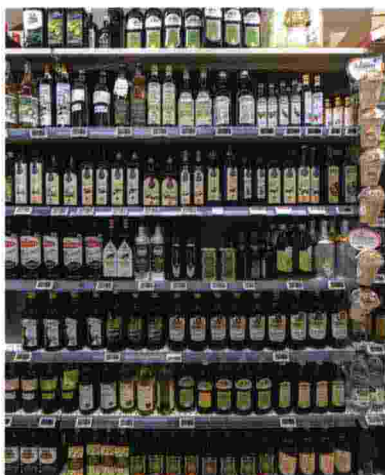
Con la Mdd i retailer mirano a fidelizzare il consumatore

La marca privata è market leader nel comparto dell'olio evo, pesando per il 24,2% dei volumi e quasi il 26% del valore (fonte: NielsenIQ, tot. Italia food, a.t. 2.01.2022) ed è stata quella che ha registrato le flessioni più ridotte (-2,2% vs 2020). La Mdd si sta rafforzando in tutti i segmenti, in particolare nel 100% italiano, con approfondimenti mirati sul mondo Igp, Dop e monocultivar. Secondo le aziende, l'obiettivo è fidelizzare e provare a smarcarsi dall'elevata pressione promozionale. Alcuni player rilevano un progressivo disinvestimento dal segmento classico, dove l'arena competitiva è affollata di produttori di marca e l'incidenza delle promo è spesso eccessiva.

CANALI

Il 2021 segna una pesante controcifra di tutti i canali

L'esaurirsi del boom di acquisti che ha caratterizzato molte categorie nel 2020 ha determinato lo scorso anno una forte contro-



Nel display dell'olio evo di Carrefour i prodotti Mdd sono collocati ad altezza occhi

ASSORTIMENTI

Gli oli evo 100% italiani prevalgono negli ipermercati

Se è vero che l'olio comunitario rappresenta la fetta di gran lunga più grande del fatturato e dei volumi dell'olio evo, è interessante notare come gli ipermercati in media propongano un numero più elevato di oli evo 100% italiani (25,4 contro 21,8). Seguono negli iper le referenze a denominazione protetta (9,2) e gli oli non comunitari (1,7). Nei supermercati prevalgono invece gli oli Ue (11,1 item in media) rispetto ai 100% italiani (8,7), mentre le denominazioni sono solo 3,5. Sempre negli oli Ue, i liberi servizi propongono 5,8 prodotti e i discount si fermano 3,8.

cifra anche per l'olio extravergine.

Tutti i canali distributivi, infatti, hanno segnato pesanti perdite soprattutto a volume, con i liberi servizi andati in doppia cifra anche a valore. Per rilevare un dato positivo (+80% a valore e +62,1% a volume) dobbiamo arrivare agli specialisti drug, che tuttavia rappresentano meno dell'1% delle vendite complessive della categoria.

L'e-commerce si fa strada nella strategia commerciale

Anche nel comparto dell'olio evo, la crisi pandemica ha dato un formidabile impulso all'e-commerce. Le aziende nell'ultimo anno hanno visto crescere notevolmente il business online, alimentato da un pubblico variegato, composto da sperimentatori, digital enthusiast, professionisti, operatori Horeca, heavy user in cerca di flessibilità e servizio. Diversi player hanno lanciato loro piattaforme, altri continuano ad appoggiarsi a marketplace come Amazon, in alcuni casi con proposte esclusive per il canale.

PROMOZIONI

Leva promozionale in crescita, serve più cultura di prodotto

L'olio è considerato una delle categorie traffic builder, protagonista di tutti i volantini promo delle catene: l'intensity index volume si attesta sul 56,9% (arriva a 62,5% in dm), pur in calo di 2,3 punti. Tale fortissima competizione sulla convenienza non aiuta il consumatore a determinare il valore intrinseco dell'oro verde. Per migliorare il percepito dell'olio, secondo i produttori è necessario fare più cultura e creare valore sul prodotto, far comprendere la complessità e l'articolazione della filiera, per sostenere, in ultima analisi, un prezzo più equo.

OLIO > OLIO EVO

BUYER

🕒 Cresce la richiesta di qualità e origine italiana

Nel mondo della drogheria salata di Carrefour Italia il peso dell'olio evo ha un'incidenza di 7 punti percentuali. "I consumi nel primo mese dell'anno hanno subito un lieve rallentamento - affermano **Stefania Bozzella, Senior category/buyer olio, aceto, salse, riso e Mauro Pinotti, Capo prodotto Mdd drogheria salata Carrefour Italia** -, ma si stanno delineando in modo evidente le richieste di prodotti di qualità e provenienza italiana, non solo referenze 'stressate' dalla leva prezzo". Lo spazio dedicato al mondo olio è segmentato tra olio extravergine e olio di semi: "Nel mondo dell'evo si dà maggiore enfasi ai nostri prodotti a marchio mainstream e premium e al segmento degli oli di provenienza italiana".

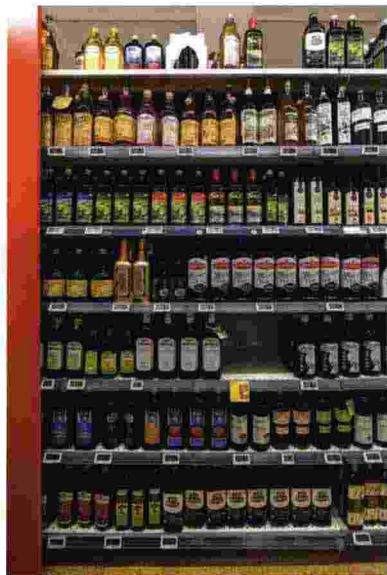
🕒 La Mdd vale il 20% e cresce

Nell'extravergine il peso della marca privata di Carrefour nel nostro Paese risulta essere poco meno del 20% dell'offerta ed è in crescita. Attualmente la leva promozionale, sul totale comparto olio evo, pesa oltre il 50 per cento: "La linea di PI è segmentata con la parte mainstream (oliva, extravergine comunitario, bio mediterraneo, non filtrato, 100% italiano) a marchio Carrefour Extra o Carrefour Bio e si completa con una vasta gamma di oli evo regionali a marchio Terre d'Italia. La gamma Mdd ricopre un'importan-

za prioritaria ed è protagonista di strategie con importanti obiettivi di crescita".

🕒 Novità in arrivo per Terre d'Italia

La linea mainstream è coperta in tutte quelle che Carrefour definisce 'unità di bisogno': il retailer ne verifica annualmente la qualità in modo da garantire l'eccellenza. "Prevediamo novità sulla linea Terre d'Italia", annunciano Bozzella e Pinotti.



Un'altra veduta della proposta espositiva olio evo all'interno di un punto vendita Carrefour



Stefania Bozzella, Senior category/buyer olio, aceto, salse, riso Carrefour



🕒 Premiata la sinergia con Pantaleo

L'alta qualità in ambito olio evo caratterizza sempre più anche i prodotti Mdd. Basti pensare alla referenza Terre d'Italia Igp Olio di Puglia, che recentemente si è visto assegnare il prestigioso Bicchiere d'Oro da parte della giuria del Miooa- Milan International Olive Oil Award. Una case history all'insegna della partnership industria-retail, che in questo caso ha visto coinvolto l'oleificio Pantaleo di Fasano (Br). Il prodotto arricchisce la linea di oli evo premium del retailer e rappresenta un esempio di vera condivisione di valori: infatti, Carrefour ha scelto di adottare la bottiglia originale, con il logo Pantaleo stampato in rilievo. Decisione non certo abituale in ambito Mdd.



ORIGINE

Il requisito dell'italianità è sempre più richiesto anche in questa categoria



MDD PREMIUM

La linea di oli extravergine di alta gamma Terre d'Italia è il fiore all'occhiello della PI Carrefour



PROMO

Una leva decisamente importante: la metà delle vendite passa dalle promozioni

OLIO > OLIO EVO

CARAPELLI FIRENZE

L'attività di filiera è il fil rouge dello sviluppo

Dopo il boom 2020 legato ai lockdown, Carapelli Firenze a livello di gruppo ha risentito della flessione che ha caratterizzato il mercato nel 2021, soffrendo in parte a livello di volumi e in parte di market share nel mercato dell'olio d'oliva e nel segmento dell'evo. "L'aumento del 25-30% del costo della materia prima - osserva **Roberto Sassoni, General manager business unit Italia Carapelli Firenze** - ha avuto inevitabilmente un forte impatto sul profit&loss delle aziende del settore".

Per Carapelli un focus importante continua a essere la sostenibilità, asset fondamentale ed elemento di crescita strutturale: un percorso intrapreso qualche anno fa implementando un protocollo ispirato agli SDG's delle Nazioni Unite. "Abbiamo lavorato sia sulla filiera italiana con Il Nobile, certificato Fooi (Filiera Olivicola Olearia Italiana) sia su quella



Roberto Sassoni, General manager business unit Italia Carapelli Firenze

comunitaria, investendo molto anche in comunicazione su Il Frantolio, capostipite della gamma Carapelli, rinnovato con il valore della produzione sostenibile", rimarca Sassoni. Senza dimenticare l'introduzione a fine 2020 di bottiglie in vetro riciclato per l'evo Carapelli e la riduzione del 14% del contenuto di plastica delle bottiglie di olio

PLAYERS

di semi. "Tra gli obiettivi ci sono il rilancio dello storico brand Sasso e la messa a punto di un'innovazione di prodotto e di pack per un altro brand su cui per ora non possiamo dire di più".

Sul fronte retail, Sassoni sottolinea la necessità di superare il condizionamento del fattore prezzo, "attribuendo all'olio evo il valore che merita, educando il consumatore in tal senso e ascoltando le sue necessità". Carapelli al momento è poco presente nell'Horeca, mentre l'e-commerce, pur con una quota ancora ridotta sul fatturato, è sempre più al centro della strategia di sviluppo aziendale. E l'export? "All'estero il brand di riferimento è Bertolli, ma Carapelli con l'extravergine 100% italiano sta crescendo in mercati come Francia e Usa", conclude Sassoni.

TOP PLAYERS	Azienda Olearia del Chianti	Basso Fedele & Figli	Benvolio 1938	Bonolio	Boschi
Fatturato azienda (€)	17 mln (2020)	66 mln (2020)	nd	57 mln (2021, stima)	3 mln (2021)
Marchi	Marca Oro, Marca Verde, Lifranto	Basso	Benvolio 1938, Joyl	Bono, Qiterra	Boschi
Canali	Gdo 80%, Horeca 20%	Retail 70%, Horeca 30%	Gdo 100%	Gdo, Ingrosso, Horeca	Gdo, Horeca
Top SKU	 Olio evo toscano Igp	 Olio evo classico 1 l	 Condimento a base di olio evo biologico e tartufo bianco	 Olio Extra Vergine di Oliva Dop Val di Mazara 500 ml	 Olio Extra Vergine di Oliva Toscano

OLIO > OLIO EVO

SALOV

In arrivo un "affinamento" della gamma Berio

Nel 2021 Salov ha messo a segno una performance positiva, sulla scia della progettualità dell'ultimo biennio: Filippo Berio ha rafforzato distribuzione e quota di mercato in Italia, al pari di Sagra, oggetto di un rilancio e un restyling più recenti. "In un mercato che nel 2021 ha confermato alcuni driver fondamentali - italianità intesa come sicurezza, sostenibilità come assicurazione su qualità e ambiente e convenienza - i risultati dei nostri due brand confermano che abbiamo intrapreso la strategia giusta", afferma **Mauro Tosini, Direttore commerciale Salov**. L'azienda lavora per affinare la proposta sul brand Berio, lanciato due anni fa con quattro referenze.

"La gamma è in fase di completamento, tenuto conto dei riscontri avuti dal mercato. Le novità saranno in linea con gli elementi caratterizzanti il 'Metodo Berio': sostenibilità, tracciabilità, alta qualità della materia prima. La proposta Berio, serve anche a creare valore in uno scaffale schiacciato da promozioni che arrivano al 70% e impoveriscono una categoria 'nobile' come l'extravergine di oliva: il comparto olio non dev'essere più 'abusato' al solo scopo di generare traffico". L'eccessiva pressione promo nel canale retail, secondo Tosini, rischia anche di rendere vani gli sforzi che si compiono per entrare in nuovi canali. È il caso dell'e-commerce, che Salov presidia

appoggiandosi alle piattaforme dei retailer o alla collaborazione con partner specializzati. "Il consumatore dell'online è più attento al servizio, alla qualità e in generale più disponibile a sperimentare nuovi prodotti, ovvero più sensibile alle tematiche che ci sono care. L'export pesa per Salov circa il 70% del fatturato, sostenuto dalle ottime performance nei paesi dove la nostra presenza è molto consolidata, ma anche da quelli dove siamo entrati in tempi più recenti - Russia, Brasile, Canada - frutto di strategie commerciali e marketing 'su misura'. In molti paesi, lo spazio di crescita della categoria extravergine è enorme".

TOP PLAYERS	Carapelli Firenze	Compagnia Alimentare Italiana	Costa d'Oro	De Cecco	Domenico Manca	Farchioni Olii
Fatturato azienda (€)	247 mln (2020)	42 mln (2021)	127 mln (2021)	510 mln (2021)	14 mln	126 mln (2021)
Marchi	Carapelli, Bertolli, Sasso, Friol, Giglio Oro, Maya	Mantova, Sprayleggero, Vivo Spray	Costa d'Oro	De Cecco	San Giuliano	Farchioni, Il Casolare, Linea Selezioni, Casolare Bio, Linea Dop, Linea Alta Ristorazione, Collezione di Famiglia, Olivicoltura Eroica, Linea Speciale per dolci
Canali	Gdo 95%, Horeca 5%	Gdo 70%, Online 30%	Gdo, Horeca, Online	Gdo 79%, Horeca 13%, Normal trade 8%	Gdo, Horeca	Gdo, Horeca
Top SKU	 Il Frantolio Carapelli da produzione sostenibile	 Olio evo spray - Sprayleggero	 Olio evo 100% italiano non filtrato Il Grizzo	 Olio evo Classico	 San Giuliano L'Originale II	 Farchioni Classico

OLIO > OLIO EVO

BONOLIO

Le new entry sono l'Igp Sicilia e Selezione Bono 100% italiano

Bonolio ha archiviato un 2021 caratterizzato da un +9% a valore del fatturato e da un raccolto molto buono in Sicilia, dove l'azienda opera. "Tra fine 2020 e inizio 2021 abbiamo realizzato quello che definiamo 'Capolavoro di Sicilia', il rebrand del marchio Bono e un nuovo packaging. Bono, brand essenziale ma forte e assertivo, fa da ombrello a una gamma di oli evo rappresentati dai Paladini dell'opera dei Pupi: ogni olio ha il suo Paladino, con etichette d'autore disegnate per noi dall'artista siciliana Alice Valenti", racconta **Salvatore Bono, Co-Owner Bono, Head of quality department Bonolio**. Entro fine anno Bonolio lancerà un Igp Sicilia e un Selezione Bono 100% Italiano.

Nell'analisi di Bono, l'offerta delle referenze a scaffale andrebbe migliorata: "Si dovrebbe fare una distinzione più chiara tra i gli oli non italiani, italiani e certificati Dop e Igp. Così la scelta del consumatore sarebbe più consapevole e trasparente". Anche Bonolio è molto presente oltreconfine: l'export vale poco meno del 50% per la linea 'packaged' e poco meno del 20% rispetto al fatturato totale. Neo prossimi mesi l'azienda approderà anche nel canale e-commerce.

BOSCHI

Innovare per essere ancora più vicini ai clienti

Ottima performance nel primo semestre, seguita da un parziale rallentamento dei volumi nel secondo, sia per l'impennata dei costi sia per le difficoltà di approvvigionamento: per **Boschi** il bilancio 2021 segna comunque una progressione a valore rispetto all'anno precedente. "È stato un anno di grande innovazione impiantistica-strutturale: abbiamo adeguato il frantoio e la linea produttiva in ottica 4.0. La tradizione familiare, il controllo della filiera, il pilotaggio diretto dei processi produttivi restano i nostri punti cardine. A essi si aggiunge una rafforzata flessibilità operativa, che ci permette di orientarci sempre più alle esigenze dei nostri clienti", sottolinea **Filippo Boschi**, cotitolare dell'azienda con il padre Stefano.

"Storicamente esportiamo le eccellenze italiane nel mondo. L'export rappresenta circa il 90% del giro d'affari: Nord America ed Europa i mercati d'elezione. Per il 2022 abbiamo un focus sul mercato nazionale: ci siamo strutturati per affinare la relazione con i nostri partner storici e per ampliare la nostra proposta a nuovi interlocutori, con un rafforzamento dei nostri assortimenti sia dell'Igp sia del 100% italiano".

TOP PLAYERS	Fiorentini Firenze	Monini	Olearia Desantis	Oleificio Coppini	Oleificio Zucchi	Olio Dante
Fatturato azienda (€)	130 mln (stima 2021)	97 mln (2021)	104 mln (2021)	29 mln (2021)	265 mln (stima 2021)	68 mln (2020)
Marchi	Fiorentini Firenze, Antico Frantoio, Oliveta	Monini	Desantis, Classico, San Giovanni	Coppini	Zucchi, Le Pleiadi, Pallade, Orfeo, Zeta	Dante, Lupi, Topazio, OiO, Olita, GiCo
Canali	Gdo, Horeca	Gdo 92%, Horeca 5,2%, altro 2,8%	Gdo, Horeca, Ingrosso, Normal trade	Gdo, Normal trade	Gdo, Horeca	Gdo, Do
Top SKU	 Antico Frantoio evo grezzo, non filtrato Ue	 Olio evo Monini Classico	 Olio extra vergine di oliva Classico Desantis	 Coppini 100% Italiano	 Zucchi olio evo 100% italiano da filiera certificata sostenibile	 Olio evo Dante Terre Antiche

OLIO > OLIO EVO

COSTA D'ORO

Nuovi lanci che confermano il legame con territorio e tradizione

Nel 2021 **Costa d'Oro** ha mantenuto le sue posizioni. "Seppur con una lieve riduzione della quota di mercato totale, il brand rimane uno dei top player nei segmenti di valore: 100% italiano, biologico e non filtrato", afferma **Daniela Pontecorvo, Chief marketing officer**. Già nel 2020 l'azienda aveva presentato i nuovi extravergine 100% italiani (Il Grezzo, Il Grezzo Bio e L'Italiano), con una veste grafica rinnovata e un sistema di tracciabilità certificata basata sul 'Patto di Filiera 100% italiana', di cui Costa d'Oro è stata pioniera. "Nel mondo bio abbiamo lanciato il Biologico non filtrato, prodotto con olive da coltivazioni di origini mediterranee e dal prezzo democratico. Il Grezzo Bio è invece un evo di origine italiana frutto del Patto di Filiera e di fascia di premium. Per chi ricerca

un'alimentazione più sana e genuina offriamo infine in nostri evo non filtrati". Quest'anno Costa d'Oro ha presentato due nuove linee di prodotti. Il primo è un olio evo Dop Umbria, ideale sintesi tra il mondo agricolo e quello della trasformazione, essendo frutto di un accordo con gli olivicoltori umbri di Assoproil. Il secondo è Il Tradizionale, un non filtrato che porta i valori de Il Grezzo, icona dell'azienda umbra, a una fascia più ampia di consumatori, esplicitando la propria origine da Italia, Spagna e Grecia". Guardando al futuro, Costa d'Oro lavorerà sulla distribuzione dei prodotti e sulla comunicazione dei plus qualitativi e di trasparenza del Patto di Filiera 100% italiana e, in particolare, dell'olio non filtrato. "La nostra ambizione e quella di divenire un marchio ambasciatore



Daniela Pontecorvo, Chief marketing officer Costa d'Oro

del made in Italy nel mondo: con l'export sviluppiamo già il 50% delle vendite del prodotto confezionato. Da qui la decisione di focalizzarci sui prodotti di marca e di produrre Mdd solo per i partner più strategici, in Italia e all'estero", chiosa Pontecorvo.

TOP PLAYERS	Olitalia	Pantaleo	Pastificio Granoro	Pietro Coricelli	Pietro Isnardi	Salov
Fatturato azienda (€)	187 mln (2021)	38 mln (2021)	80 mln (2021)	165 mln (2021)	8 mln (2021)	336 mln (2020)
Marchi	Olitalia, Frienn	Pantaleo	Granoro, Granoro Dedicato 100%, Puglia, Granoro Grandi Cuochi	Pietro Coricelli, Cirio	Pietro Isnardi	Filippo Berio, Sagra
Canali	Italia: Gdo 57%, Horeca 43%	Gdo 90%, altro 10%	Gdo 70%, Normal trade 20%, Horeca 10%	Gdo	Gdo 56%, Horeca 42,9%, Privati 1%, Online 0,1%	Gdo 80%, Horeca 20%
Top SKU	 Olio extra vergine Il Classico Olitalia	 Olio evo 100% italiano	 Olio extra vergine d'oliva Biologico	 Olio extra vergine 100% italiano Casa Coricelli	 Olio extra vergine 100% italiano Guasco Pietre Brune 1 l	 Olio extravergine Filippo Berio Classico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

OLIO > OLIO EVO

MONINI

Cresce la consapevolezza nel ricercare la qualità

Monini ha archiviato un anno difficile, ma comunque chiuso in positivo, con il fatturato in crescita e una quota export pari al 49% dei volumi totali. "Abbiamo riconquistato la leadership di mercato nell'olio evo, in termini di quote sia a volume (+0,2% sul 2020) sia a valore (fonte: NielsenIQ, tot. Italia food, a. t. 12.2021). In effetti, dai nostri studi emerge una sempre maggiore consapevolezza da parte dei consumatori nel ricercare oli evo di elevata qualità", afferma **Maria Flora Monini, Direttrice comunicazione e relazioni esterne Monini**, aggiungendo che la sostenibilità è uno dei valori portanti della strategia di sviluppo dell'azienda, prossima a pubblicare il primo bilancio di sostenibilità. Di recente Monini ha lanciato la linea Il Decantato,

che comprende oli sottoposti all'antica tecnica della decantazione, utilizzata per liberarli dagli eccessi di acqua vegetale e impurità che rimangono dopo la lavorazione delle olive e nel tempo tenderebbero a rovinare il prodotto. Ne risultano oli di aspetto gradevolmente velato e dal gusto avvolgente. Un altro lancio recente è la linea di olive biologiche delle migliori cultivar italiane, lavorate con metodi naturali senza l'utilizzo di coloranti, conservanti o pesticidi. L'obiettivo 2022 è completarne la distribuzione. Sul fronte commerciale, Marchelli ritiene che la gestione del comparto sia molto competitiva: "Oserei dire che è anche confusa. Il settore ha bisogno di essere riformato e, a tale scopo, stiamo lavorando a un progetto da condividere con la Gdo".

OLEARIA DESANTIS

Olio evo Igp Puglia la novità 2022

Olearia Desantis produce una gamma di oli evo che presidia tutti i macro-segmenti: 100% italiano, Ue e Terra di Bari Dop. "Gli ultimi due anni - analizza **Gianfranco Desantis, Responsabile commerciale dell'azienda** di Bitonto (Ba) - sono stati molto particolari, vista la pandemia, il rimbalzo nella produzione, i forti rincari di materie prime, energia e trasporti. Pesano molto i costi di produzione, più alti rispetto alle nazioni competitor. Noi siamo impegnati nel contenimento dei costi e delle loro oscillazioni". Nel 2021 l'azienda ha recuperato la flessione dell'anno precedente, tornando sui livelli pre pandemia e a dicembre ha pianificato uno spot tv. Nel 2022 Olearia Desantis lancerà l'Olio Extra Vergine di Oliva Igp Puglia.

NOVITÀ DI PRODOTTO				
	Carapelli Firenze Il Frantoio Carapelli da produzione sostenibile	Compagnia Alimentare Italiana Condimento alla Cipolla a base di olio extra vergine d'oliva spray - Sprayleggero	Costa d'Oro Dop Umbria Colli Assisi-Spoleto	De Cecco Olio extravergine d'oliva non filtrato
Selling proposition	L'iconica bottiglia di vetro scuro dello storico olio evo si veste di una nuova identità grafica, che ne valorizza i tratti distintivi e la certificazione di sostenibilità. Il Qr-code sul retro offre accesso ai dettagli del progetto	Sistema spray "Bag on Valve" 100% naturale, privo di additivi, emulsionanti e gas propellenti. Sprayleggero consente di risparmiare fino al 90% del condimento senza rinunciare al gusto	Un olio che esprime il legame diretto con gli olivicoltori umbri di Assoprol. Non Filtrato come da tradizione contadina e tratto distintivo di Costa d'Oro	Nasce dall'attenta ricerca e selezione delle migliori materie prime nei principali paesi comunitari. L'estrazione a freddo ne preserva al meglio il patrimonio organolettico
Posizionamento	Mainstream+	Premium	Premium	Premium
In commercio da	Settembre 2021	Settembre 2021	Primo semestre 2022	Settembre 2021 (nuova bottiglia scura)
Formato	750 ml	200 ml	500 ml	1 l

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

OLIO > OLIO EVO

DE CECCO

La new entry è l'olio evo non filtrato

Per **De Cecco** il 2021 è stato un anno positivo, soprattutto se considerato alla luce della contrazione globale del mercato. "In un comparto che ha segnato il -11,5% a volume (fonte: NielsenIQ, tot. Italia food, a.t. 2.01.2022), il Classico De Cecco 1 litro resta la terza referenza del mercato italiano e lo scorso anno, a livello di sell out, è calato meno in percentuale rispetto ai competitor diretti", sottolinea il **Direttore commerciale Carlo Aquilano**. La gamma, oggetto di un recente restyling che propone la nuova corporate identity, conta 15 referenze in bottiglie in vetro scuro da 1 litro, 750 ml e 250 ml. "Purtroppo, il prezzo continua a essere il vero driver d'acquisto: l'olio evo è vissuto come un prodotto traffic builder e

quindi è protagonista assoluto dei volantini, spesso a prezzi davvero bassi, sui quali la Gdo investe marginalità", riflette Aquilano, che prosegue: "Riguardo ai criteri espositivi, due di solito le modalità, per brand, quindi raggruppando i prodotti di una stessa marca, oppure per tipologia". Per De Cecco, l'export pesa per circa un terzo dei volumi: i paesi più importanti sono Russia, Corea del Sud, Germania, Danimarca, Svezia, Belgio e Brasile. "Nonostante la fine del lockdown - aggiunge Aquilano - il nostro e-commerce ha visto una crescita a doppia cifra, ovviamente perché siamo in grado di offrire un portafoglio prodotti completo e competitivo".

BENVOLIO 1938

Oli aromatizzati preziosi in cucina

Specializzata negli oli di semi e di oliva biologici e convenzionali, **Benvolio 1938** propone una linea di oli evo biologici aromatizzati: tre condimenti a base di olio evo e, rispettivamente, funghi porcini, peperoncino e tartufo bianco. "La linea Benvolio Gourmet è pensata per aiutare i consumatori a esaltare con un condimento di qualità, che ha all'interno la vera materia prima e non un aroma sintetico, molti piatti della nostra tradizione: bruschette, salse, sughi, carni rosse, ecc.", spiega la **Direttrice commerciale Martina Manna**. Il pack indica gli abbinamenti principali e riporta il Qr-code che consente al consumatore di informarsi sulla tracciabilità del prodotto.

	NOVITÀ DI PRODOTTO					
		Farchioni Olii Olivicoltura Eroica	Olitalia I Dedicati Verdure	Pietro Coricelli Olio evo 100% italiano-Firmato dagli agricoltori Italiani	Pietro Isnardi Olio extra vergine 100% italiano	Salov Olio extra vergine di oliva Filippo Berio Riserva Oro Biologico 100% Italiano
Selling proposition		Olio evo prodotto da ulivi che hanno le caratteristiche della olivicoltura eroica, da cui Farchioni produrrà oli in autocertificazione	Referenza parte di una linea di oli extra vergine con tre livelli di fruttato diversi, per l'abbinamento ideale a piatti a base di verdure, carne, pesce	Un prodotto tracciato in blockchain e sostenibile grazie alla partnership con Unaprol. Intensa nota aromatoca di oliva e retrogusto speziato	Dal gusto unico e inconfondibile, nasce dall'attenta selezione delle migliori olive italiane	Prodotto secondo il Metodo Berio, proviene solo da coltivazioni che rispettano i principi della produzione integrata e/o biologica 100% da olive coltivate e molite in Italia a certificazione biologica
Posizionamento		Premium	Premium	Premium	Mainstream	Premium
In commercio da		Settembre 2021	Marzo 2022	Febbraio 2022	Dicembre 2021	Fine marzo 2022
Formato		0,5 l	750 ml	1 l	1 l	750 ml

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

OLIO > OLIO EVO

FARCHIONI OLII

Investimenti in filiere corte e rispettose dell'ambiente

Nel 2021 **Farchioni** ha registrato un andamento migliore rispetto alla media italiana, cedendo solo il -2,5% a volume e un punto percentuale sulla quota di mercato, scesa al 10,6% (fonte: Market*Track - Nielsen Consumer Llc al 2.01.2022). L'azienda vende il 27% della produzione all'estero (Europa, America Latina e Asia in primis) e guarda con interesse all'e-commerce soprattutto per promuovere i prodotti assenti in Gdo. In questi anni Farchioni ha puntato molto sulla sostenibilità. "Siamo stati i primi produttori e confezionatori ad avere il bilancio di sostenibilità certificato in Gdo e la prima azienda al mondo a presentare, nel 2002, un olio evo tracciabile via web - ricorda il **Manager Giampaolo Farchioni** -. Oggi proseguiamo con la certificazione di rintracciabilità della filiera agroalimentare per i nostri prodotti. Nel 2022 questa

progettualità verrà implementata con l'aggiunta di ulteriori fornitori per coprire tutto il territorio nazionale". Il packaging già oggi è realizzato con il 70% di materie riciclabili: l'obiettivo è arrivare al 100% entro fine anno, a CO₂ negativa. Filiere corte e valore aggiunto continueranno a essere al centro degli investimenti. Un esempio concreto è Olivicoltura Eroica, un progetto che coinvolge ulivi ultracentenari con un grande valore paesaggistico e ulivi coltivati

in zone difficili (per esempio in pendenze superiori al 30% o in piccole isole): da queste realtà Farchioni produrrà oli evo certificati di filiera. L'attenzione a origine e qualità si riscontra anche in ambito PI. "Produciamo Mdd di fascia alta e di grande valore aggiunto in termini di qualità e territorio: evo 100% italiano, Dop Umbria, Igp Toscana e Igp Lazio. Anche con le PI intendiamo creare cultura olearia di qualità e sviluppo olivicolo in Italia".



PIETRO CORICELLI

Prosegue la crescita nel segno di qualità e trasparenza

Il 2021 è stato molto positivo per **Coricelli**: il fatturato è salito a 165 milioni (+35% sul 2020), con 40 milioni di litri di olio



Chiara Coricelli, Amministratore delegato Pietro Coricelli

venduti. L'export pesa per il 54%: nell'ultimo anno l'azienda è approdata in importanti insegne Gdo in Usa e Asia. La categoria più performante si conferma l'extravergine (57% del fatturato), con Evo Casa Coricelli 100% Italiano Tracciabilità Certificata che sale al secondo posto della classifica NielsenIQ nel segmento dedicato all'olio made in Italy. "Il Gruppo si colloca al quarto posto tra gli operatori del mercato nazionale, con 8,1 punti di quota nel segmento focus iper + super, contro i 10,6 del leader (fonte: NielsenIQ iper+super, a.t. 11.2021)", sottolinea l'**Ad Chiara Coricelli**. Nel 2021 l'azienda ha avviato un progetto di qualità tracciata con la tecnologia

blockchain di Ibm Food Trust. "Siamo partiti a maggio con il nostro olio top seller extravergine di oliva classico. L'obiettivo è estendere questo approccio innovativo alle altre referenze per proseguire un percorso di qualità, trasparenza e sostenibilità che consumatori e Gdo ci riconoscono". Coricelli ha siglato con Unaprol un contratto di filiera triennale, per un quantitativo di due milioni di chili, per valorizzare l'evo italiano di qualità e il lavoro degli olivicoltori italiani. Il prodotto, tracciato blockchain, è distribuito in anteprima da febbraio nei punti vendita PAC2000A Conad. "E con il progetto 'Coricelli Plastic Free 2022' elimineremo le materie plastiche dagli imballi".

OLIO > OLIO EVO

OLEIFICIO ZUCCHI

L'impegno per la sostenibilità è a 360 gradi

All'interno di uno scenario complesso, Oleificio Zucchi è riuscito a mantenere le posizioni acquisite nel 2020 e a chiudere con un saldo positivo rispetto al 2019, sia a volume sia a valore. "Un trend che si sta sempre più imponendo – analizza **Diego Ghisoni, Direttore trade Oleificio Zucchi** – è quello legato alla sostenibilità, che per essere reale, nella nostra visione, deve coinvolgere tutti gli aspetti del prodotto. In un momento in cui il mercato 'cavalca' questa tendenza, è importante offrire al consumatore elementi fattuali che diano concretezza: l'olio extra vergine di oliva 100% Italiano Sostenibile Zucchi, il primo proveniente da una filiera interamente tracciata e certificata sostenibile, si sta

consolidando sugli scaffali nella fascia mass premium".

L'azienda produce Mdd per numerose catene italiane e internazionali, mettendo a disposizione una gamma di extravergini tracciati dal campo alla tavola, da filiera 100% italiana o comunitaria. Sin dal 2015 Oleificio Zucchi è attivo anche nell'e-commerce, importante per valorizzare l'intera gamma e prezioso nell'intercettare nuovi cluster di consumatori: "A cominciare da quelli interessati a certi prodotti che non sempre sono referenziati in Gdo – rimarca Ghisoni –, Penso agli oli evo aromatizzati, che trovano una nuova vita grazie all'online e ai formati d'acquisto speciali. Crediamo nel valore



Diego Ghisoni, Direttore trade Oleificio Zucchi

di tutti i touchpoint, le piattaforme dei retailer sono solo un esempio, l'importante è farsi sempre trovare dal consumatore". Anche l'export (40% della divisione consumer) è in crescita, con una sempre maggiore presenza in Asia, Nord Europa e Stati Uniti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

OLIO > OLIO EVO

AZIENDA OLEARIA DEL CHIANTI

Sviluppo e innovazione costante

In un 2021 non facile per il mercato, **Azienda Olearia del Chianti** è cresciuta a volume rispetto all'anno precedente e ha continuato a investire nell'innovazione. Ogni ambito dell'azienda situata nel cuore del Chianti Classico è stato coinvolto: dai nuovi macchinari per il frantoio all'ampianto delle aree di stoccaggio della materia prima, dai processi produttivi, implementati in ottica industria 4.0 all'ammodernamento dei laboratori di analisi: "La qualità per noi non è a parole, ma sta nelle bottiglie", sottolinea il titolare **Matteo Gonnelli**. In agenda ci sono importanti progetti nel campo della sostenibilità e la certificazione ISO 22005 riguardante la tracciabilità.

"Siamo una realtà in forte sviluppo: una strategia indispensabile per un settore alle prese con costi crescenti e margini sempre più risicati. C'è poca cultura del prodotto olio, si continua a venderlo in promozione: la marca ne soffre. Tutto questo senza contare le difficoltà di un raccolto scarso per la nostra Dop Chianti Classico", analizza Gonnelli. E così l'azienda ha deciso di diversificare in altre categorie, mantenendo naturalmente saldo il legame con il mondo dell'olio: un esempio sono i biscotti all'olio evo. All'estero Azienda Olearia del Chianti sviluppa il 25% del giro d'affari: Stati Uniti e Giappone i mercati più performanti.

PIETRO ISNARDI

Ottimi riscontri da Gdo, export e vendite privati

L'azienda ligure **Pietro Isnardi** ha chiuso il 2021 a 9,3 milioni di euro, con vendite e quote di mercato in costante aumento in Gdo (soprattutto in Area 1 e 2), a compensare il calo dell'Horeca dovuto alla situazione contingente. Crescita a doppia cifra anche per l'export, che

vale il 36% del fatturato. "Nel 2021 - afferma l'**Amministratore unico Carlo Isnardi** - ci siamo concentrati sul pack, completamente rinnovato, oltre a valorizzare un nuovo prodotto 100% italiano inserendo sempre più spesso la referenza di olio evo bio nelle catene più quotate". Nel frattempo, sono in cantiere nuovi progetti, legati all'immagine aziendale, come conferma lo stesso **Carlo Isnardi**: "Stiamo anche lavorando alla rivisitazione di alcuni prodotti di punta, per soddisfare le esigenze dell'Horeca e clienti esteri". Sul fronte retail, l'incertezza dovuta ai forti aumenti dei costi rende i rinnovi contrattuali più articolati. Infine, l'azienda lo scorso anno ha lanciato una propria piattaforma di e-commerce: "I prezzi online rispettano sia quanto presentiamo all'Horeca sia a scaffale in Gdo".



Carlo Isnardi, Amministratore unico Pietro Isnardi

DOMENICO MANCA

Specialisti nell'olio evo 100% italiano



Da sinistra, **Domenico** e il figlio **Pasquale Manca**, Amministratori dell'azienda olivicola sarda

Leader in Sardegna e con un fatturato 2021 di 14,5 milioni di euro, **Domenico Manca** è specializzata in olio evo 100% italiano, un segmento che rappresenta il 90% dei suoi volumi totali e vede l'azienda al sesto posto nel ranking nazionale (fonte: Iri, tot. Italia, i+s+isp, a.t. 12.2021). "Dopo l'eccellente 2020 - dice **Pasquale Manca**, Amministratore assieme al padre **Domenico** - abbiamo archiviato un anno positivo sia in Italia sia sui mercati internazionali, dove sviluppiamo circa il 35% del fatturato soprattutto in Svizzera, Gran Bretagna, Usa, Canada, Giappone, Russia, Middle e Far East". Tra le peculiarità dell'azienda sarda, spicca quella di avere una filiera integrata, dall'azienda agricola al frantoio di ultima generazione, fino all'imbottigliamento. "Un fiore all'occhiello è il sesto posto occupato nella classifica mondiale 2021 dei 100 migliori produttori di oli "EvoWR", oltre ai 300 e più premi ricevuti per la qualità negli ultimi vent'anni". L'azienda sta lavorando su diversi fronti. Il primo è 'Novolivo', un progetto decennale finalizzato a impiantare nuovi oliveti per 6-700 ettari - a oggi è arrivata a quota 400 - per raggiungere un totale circa di 1.000 ettari. Il secondo è potenziare l'export, dove l'obiettivo è l'incremento delle vendite fino al 50% del fatturato.

OLIO > OLIO EVO

COMPAGNIA ALIMENTARE ITALIANA

Innovazione e marca privata: i driver di sviluppo

Nel 2021 **Compagnia Alimentare Italiana** ha proseguito nel trend di crescita. L'export vale il 70% del fatturato e copre oltre 60 paesi. "La nostra ricerca & sviluppo - conferma il **Direttore commerciale Adriano Mantova** - mira ad anticipare i bisogni dei consumatori. Ciò si traduce in prodotti dedicati, unici e difficilmente riproducibili. I nuovi lanci sono semestrali e spesso coincidono con le più importanti fiere internazionali. Puntiamo anche a essere un riferimento per la produzione della neonata Igp Olio di Roma". L'azienda è impegnata nella certificazione della sostenibilità del sito produttivo e del prodotto finito; sul 70% dei prodotti a marchio proprio ha rimosso, infatti, le componenti in plastica con mera funzione estetica: un invito recepito anche dai clienti Private Label. "Da 40 anni - sottolinea Mantova - affianchiamo i più importanti retailer al mondo nello sviluppo e nella produzione delle marche del distributore premium, che pesano per un 50% sul nostro fatturato". Un ruolo importante lo ricopre anche l'e-commerce, "inizialmente l'unica strada per vendere in Italia un prodotto innovativo come i nostri oli spray con sistema Sprayleggero".

PANTALEO

Cresce l'interesse per i prodotti d'alta gamma

Il 2021 per Pantaleo si è chiuso, in termini di fatturato, in linea con l'esercizio precedente. Al calo dell'Horeca ha fatto riscontro la crescita della Gdo, grazie anche all'acquisizione di nuovi clienti. "Abbiamo rilevato - osserva l'**Amministratore delegato Nicola Pantaleo** - una maggior domanda di prodotti premium: ha suscitato molto interesse l'introduzione del nostro Igp Olio di Puglia, oltre agli evo italiani come la Selezione Oro. Abbiamo lanciato il Rusticano non filtrato italiano 100% nel formato da 1 litro e nella dama vetro da 3 litri, con uno stile più bucolico". Nel 2022 Pantaleo lavorerà sul packaging in chiave di maggior sostenibilità: l'azienda sta conducendo studi specifici, con risultati previsti nell'arco di un triennio. "Lanceremo anche alcuni prodotti aromatizzati da distribuire soprattutto attraverso il nuovo canale di shop online, lanciato nel 2021, che avrà un ruolo sempre maggiore nel mix dei canali distributivi". Pantaleo opera anche in ambito Mdd: il recente riconoscimento assegnato dalla giuria del Milan International Olive Oil Award per Terre d'Italia Igp Olio di Puglia, prodotto per Carrefour, suggella una partnership fruttuosa".

OLITALIA

La linea I Dedicati per abbinamenti da chef

Nel 2021 Olitalia ha conseguito importanti performance di mercato. Anche se la distribuzione del brand in Italia è ancora contenuta, le potenzialità sono incoraggianti, grazie all'esperienza maturata in oltre 120 paesi (l'export vale infatti il 40% del fatturato) nel canale retail con il brand Olitalia. L'azienda si presenta in Gdo con una linea di oli nata dalla collaborazione con Jre, associazione di giovani talentuosi chef che conta più di 180 stelle Michelin. Spiega **Marco Pilenga, Direttore vendite Italia Olitalia**: "A causa del cambiamento climatico, gli oli non garantiscono la costanza di profilo di gusto negli anni. Da qui è scaturito uno studio che ha portato a definire i profili

sensoriali ideali per ogni piatto: il miglior punto di partenza per selezionare le cultivar e creare il blend ottimale". Nasce così la linea I Dedicati, composta da tre diversi profili di oli extravergine d'oliva 100% italiani declinati a seconda dell'abbinamento: I Dedicati pasta, fruttato leggero (profumato dalle spiccate note aromatiche); I Dedicati verdure, fruttato medio (con spiccati sentori erbacei); I Dedicati carne, fruttato intenso (ricco di profumi e sensazioni vegetali). Tra le altre cose, Olitalia ha anche rinnovato la veste grafica degli extravergine 'Classico' e 'Oro 100% Italiano', per sottolinearne la premiumness, evidenziando il claim 'La marca preferita



Marco Pilenga, Direttore vendite Italia Olitalia

dagli chef italiani". Inoltre, Olitalia è la prima e unica azienda olearia consorziate Coripet. "Tra i progetti dell'immediato futuro, presto lanceremo tutta la linea semi 1 litro con bottiglia 100% R-Pet da filiera alimentare controllata italiana", conclude Pilenga.

Giusta temperatura, a tutela del made in Italy

Il network del Gruppo Torello punta alla certificazione della filiera per il food & beverage e lancia la sfida del "Bollino Blu" sui mezzi Dif

La nuova frontiera del trasporto degli alimenti è nella giusta temperatura per garantire, a produttori e consumatori, la consegna di cibi senza alterazioni di gusto, qualità e valori nutritivi. Un impegno che Dif - Distribuzione Italiana Food, il network del Gruppo Torello dedicato ai trasporti e alla logistica del settore alimentare, sta portando avanti con Oita (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti) attraverso ricerche basate sul monitoraggio delle temperature durante carico, movimentazione e scarico di prodotti come olio Evo e vino. In alcune aree, come i porti, la temperatura può raggiungere anche i 50 gradi. Se prodotti come il vino e l'olio Evo vengono sottoposti a questi sbalzi termici, sicuramente non potranno essere consumati.

"Il comparto alimentare è quello meno colpito dalla pandemia - dice Umberto Torello, amministratore unico di Dif e Coo di Torello, affiancato in azienda dai fratelli Concetta e Antonio - Proprio per questo va tutelato: logistica e trasporti devono essere garanti delle eccellenze made in Italy, con una certificazione su tutta la filiera del food & beverage". Con il 'Bollino Blu' Dif disciplina le modalità della giusta temperatura, in base alle diverse tipologie di prodotti, su tutta la filiera, da dove è stato prodotto fino alla tavola. Il Bollino indica le diverse fasi: trasporto, deposito, ritiro, stoccaggio, riconsegna all'hub di prossimità

nell'ultimo miglio. "Dif, con la sua rete, garantisce tutti gli hub nazionali - aggiunge Torello, che ricopre il ruolo di presidente della Sezione Trasporti Alimentari in Anita e di Transfrigoroute Italia - assicurando al produttore la conservazione di tutte le qualità organolettiche del prodotto".

Una regolamentazione necessaria, anche per evitare la contaminazione degli alimenti, affinché non viaggino

con prodotti diversi: il Bollino Blu certifica che sui mezzi Dif viaggia solo ed esclusivamente food & beverage. "Una sfida importante, per la valorizzazione delle nostre eccellenze, per rendere il consumatore finale consapevole dell'importanza delle fasi logistiche - conclude Torello - Il nostro impegno a tutela di chi va a fare la spesa diventa una leva straordinaria per produttori e Gdo per affidarsi a Dif". ■



Umberto Torello, amministratore unico di Dif e Coo di Torello



Numeri

Diamo i numeri

a cura di
Tiziana Altieri

Rialzi oltre il 55%

C'è grande preoccupazione per il caro bollette. Il gas è rincarato di oltre il 44 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e l'elettricità del 55 per cento. Secondo la Cgia in Italia la spesa complessiva per luce e gas nel 2022 sarà superiore di ben 89,7 miliardi di euro: 30,8 in capo alle famiglie e 58,9 alle imprese. Decisamente insufficienti, quindi, i 5,5 miliardi di euro stanziati dal governo Draghi per il primo trimestre dell'anno. Anche il settore dell'automotive è fortemente colpito da questa vera e propria emergenza, come ha denunciato Anfia che ha richiesto interventi di forte e immediato impatto come accaduto in Francia e in Germania. "Ci auguriamo - ha fatto sapere l'associazione attraverso un comunicato - che possano trovare un riscontro nell'annunciato provvedimento le proposte da noi avanzate, riguardanti in particolare: la cessione della produzione nazionale di gas ai settori industriali per 10 anni con anticipazione dei benefici finanziari l'anno 2022; la cessione di energia rinnovabile elettrica 'consegnata al GS' per un quantitativo di circa 25TWh e trasferita ai settori industriali a rischio chiusura ad un prezzo di 50 €/Mwh; l'incremento delle agevolazioni per i settori 'energivori' con riferimento alle componenti parafiscali della bolletta elettrica". Tutta la filiera automotive, a cui gran parte delle aziende ad alta intensità energetica fanno riferimento, è dunque oggi esposta a un ulteriore enorme fattore di rischio, oltre a quelli già presenti per l'accelerazione della transizione energetica. "Quest'emergenza rappresenta, e non solo per la nostra filiera, una vera pandemia - afferma **Roberto Vavassori**, delegato Anfia per l'Energia - vista la gravità per il sistema economico italiano, di cui stiamo celebrando i risultati 2021, che, pure, rischiano di essere vanificati proprio dall'elemento energia. È qualcosa di inaccettabile. Intere filiere industriali hanno un elevato quantitativo di ordini da evadere ma, per via del caro energia, non riescono a decidere se produrre in perdita o fermarsi. Un altro paradosso è che a risultare avvantaggiati dalla situazione sono Paesi, anche europei, nostri concorrenti che non hanno la stessa dipendenza dal gas dell'Italia, che paga, quindi, il suo essere più virtuosa a livello di impatto ambientale".



1° in Cina

DeepWay, controllata di BaiduXingtu, ha svelato Xingtu, il camion elettrico da 11 tonnellate disegnato da Pininfarina Shanghai. Si tratta del primo truck smart zero emissioni con un'autonomia di 300 chilometri completamente sviluppato in Cina, progettato con precisione per scenari operativi reali. "Xingtu - ha affermato Yunpeng Wang, Vice President and General Manager of Autonomous Driving Technology di Baidu - non è affatto solo un camion modificato, è un camion robot". DeepWay Xingtu è dotato dell'Highway Intelligence System (HIS) basato sulla tecnologia di guida autonoma di Baidu. Equipaggiato con 11 telecamere, 1 rilevatore a infrarossi, radar a onde millimetriche e un sensore LIdar insieme ad algoritmi avanzati, consente la guida autonoma completa - dal rilevamento all'esecuzione - in 100 millisecondi, nonché il rilevamento di un raggio ultra lungo di oltre 1 chilometro. La batteria da 450 kWh può essere ricaricata in appena un'ora o sostituita in soli sei minuti.



200mila tons

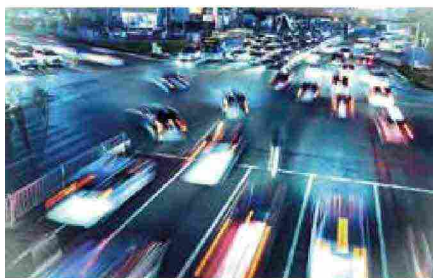
Ecopneus, operatore della gestione dei Pneumatici Fuori Uso in Italia, ha centrato gli obiettivi archiviando il 2021 con oltre 200mila tonnellate di PFU raccolte su tutto il territorio nazionale. Complessivamente nel 2021 Ecopneus ha esaudito oltre 65 mila richieste di prelievo dei Pneumatici Fuori Uso presso oltre 26.500 gommisti, stazioni di servizio e officine in tutte le Province Italiane. Grazie alla sua attività di recupero e riciclo in 10 anni è stata evitata l'emissione di oltre 3,36 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti a cui si aggiunge un risparmio per il Paese legato alla riduzione delle importazioni di materiale vergine che complessivamente si attesta a oltre 1,15 miliardi di euro.

Numeri

6 trend mobilità

Tante le sfide che ha lanciato la pandemia, anche dal punto di vista della mobilità. Quali i trend oggi in atto? Geotab, azienda attiva in ambito IoT e veicoli connessi, ne ha identificati 6 che caratterizzeranno il 2022.

- Implementazione delle soluzioni di telematica nelle aziende per aiutare i fleet manager a gestire flotta e forza lavoro a disposizione, ottimizzando mezzi e percorsi.
- Diffusione del cosiddetto Mobility as a Service (MaaS). In pratica, il veicolo sarà sempre più commodity.
- Impegno concreto sul fronte della sostenibilità a partire da una gestione attenta delle flotte.
- Graduale affermazione dei veicoli elettrici. Ma solo infrastruttura permettendo.
- Diffusione di prodotti assicurativi personalizzati. L'innovazione tecnologica sarà, infatti, sempre più applicata all'industria assicurativa.
- Largo impiego della telematica per lo sviluppo di veicoli connessi. Sarà possibile costruire modelli predittivi di nuova generazione che possano non solo migliorare la manutenzione del mezzo e ottimizzare i costi, ma anche aumentare la sicurezza per tutti gli utenti della strada.



costruire modelli predittivi di nuova generazione che possano non solo migliorare la manutenzione del mezzo e ottimizzare i costi, ma anche aumentare la sicurezza per tutti gli utenti della strada.



118.318 veicoli ATP

Un esercito composto da oltre 118mila veicoli quello deputato in Italia al trasporto a temperatura controllata in regime di ATP. Com'è composto? Quali i brand più rappresentativi? Quali normative anti inquinamento rispetta? Quali sono le regioni dove si sono immatricolati più veicoli ATP? OITAF, Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, risponde a queste e molte altre domande nel Libro Bianco del Trasporto ATP in Italia, realizzato su dati del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Un volume prezioso con un'analisi dettagliata per tutti gli addetti ai lavori e per chi vuole saperne di più su questo mondo in evoluzione. Il Libro Bianco sarà presentato il prossimo 10 marzo alle 11.30 nell'ambito della VI edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento che verrà trasmesso anche in live streaming (vedi pagina 62). Tutti i dettagli su www.shippingmeetsindustry.it.

12.335 van e 2.315 truck

Il 2022 è cominciato con il segno positivo sia per i veicoli commerciali, sia per gli industriali stando ai numeri diffusi dal Centro Studi e Statistiche Unrae. A gennaio gli lcv hanno totalizzato 12.335 unità, più 3,2 per cento rispetto allo stesso mese 2021.

“È urgente - ha ribadito il presidente dell'Unrae Michele Crisci - rinnovare il vetusto parco circolante, per poter essere in linea con gli obiettivi della transizione energetica. È necessaria una strategia di medio periodo, con incentivi triennali per i veicoli a zero e bassissime emissioni, che tengano in considerazione anche quelli a combustione tradizionale, erogati solo a fronte di rottamazione. Ancora esigua la quota di veicoli elettrici, intorno al 2 per cento. In assenza di sostegni, la crescita di questo importante segmento da noi continuerà ad essere molto più lenta che negli altri maggiori mercati”.

I veicoli sopra le 3,5 tonnellate hanno invece raggiunto quota 2.315 unità, l'1,0 per cento in più dello stesso mese 2021. La fascia media con 277 unità deve archiviare un meno 14 per cento mentre gli over 16, che rappresentano l'88 per cento delle vendite, con 2.038 unità mettono a segno un più 3,6 per cento. “È auspicabile - ha commentato Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae - che le condizioni di difficoltà produttive che hanno incontrato i Costruttori nei mesi scorsi si risolvano entro il periodo estivo e di conseguenza che la produzione possa riprendere con più vigore, per poter soddisfare la domanda sia in termini di volumi, sia riducendo i tempi di attesa. Ma alcuni segnali di rallentamento negli indici della produzione industriale, alla quale è più legato il mercato dei veicoli industriali, tendono a raffreddare le attese più ottimistiche. Tutto ciò rende sempre più necessario intervenire per favorire il ricambio del parco circolante, ancora in maggioranza composto da veicoli ante Euro IV, sia nell'ottica di contribuire alla transizione ecologica sia per consentire una corretta strategia produttiva al settore”.





Vediamoci a Milano

In onda dal 9 all'11 marzo l'evento Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry. 'Prima' per il Libro Bianco ATP

Il mondo della logistica, delle spedizioni e dei trasporti torna a incontrarsi all'ombra della Madonnina in occasione della VI edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. L'evento, promosso da Confetra, Alsea e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo e verrà trasmesso anche in live streaming.

Tanti, come sempre, i workshop in programma. "A ogni edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry - ha fatto sapere **Riccardo Fuochi**, Presidente di The International Propeller Club Port of Milan - ci chiediamo se riusciremo a organizzare gli abbondanti argomenti di interesse che ci troviamo davanti in un evento unitario e coerente che sia utile per gli operatori direttamente interessati ma anche per la politica e il pubblico più ampio, fornendo ai primi soluzioni e indicazioni operative, strategiche e tattiche, ai secondi una visione del mondo in cui le forze economiche vivono ogni giorno, e al pubblico un quadro che spiega tanti fenomeni che si rivelano importanti anche per la sua vita. Penso che ci siamo riusciti anche questa volta". Tema trainante di questa sesta edizione è la grande occasione rappresentata dal PNRR.

Di questo si discuterà nella conferenza di apertura di mercoledì 9. A seguire geopolitica, geoeconomia e l'Italia nell'epoca del confronto tra grandi potenze e il long Covid economico. Giovedì 10 alle 11.30 riflettori su OITAF, l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimentari e Farmaci, con la presentazione del Libro Bianco sul trasporto ATP. Un volume da non perdere. Nella stessa giornata si parlerà anche del ruolo di driver del Nord Ovest, di logistica dell'arte e di digital logistics.

Venerdì 11, infine, spazio a decarbonizzazione e circolarità della logistica, cargo aereo per farmaci e food e shipping multimodale ferroviario. Per maggiori dettagli sull'evento è possibile consultare il sito www.shippingmeetsindustry.it



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



138294



Questo sito, per poter funzionare, utilizza cookie tecnici e di terze parti. [Leggi la policy.](#) [OK, sono d'accordo!](#)



Rivista dell'International Truck of the Year, del Trailer Innovation e del Truck Innovation Award



Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci



- HOME
- PROFILO
- NEWS
- PROVE SU STRADA
- TUTTI I NUMERI
- GALLERY
- cerca...
- FUORI DI TEST
- BEA REPORT
- TUTTI PAZZI PER IVECO S-WAY

SHIPPING, FORWARDING
LOGISTICS meet INDUSTRY
"Shipping &" un evento di grandissima attualità
Oltre la logistica, l'economia. Opportunità e sfide
nel mondo incerto del Paese in un mondo incerto
Goeconomia e geopolitica nella giornata inaugurale, il 10 marzo brilla OITAF



Riceviamo e volentieri pubblichiamo:

Nel giro di un anno le prospettive geopolitiche e geoeconomiche mondiali sono passate da un mood di grandi aspettative (i Nuovi Anni Ruggenti) a uno di sospensione e di rischio crescente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

(i Nuovi Anni 30). Oggi il mondo, anche non considerando le recenti drammatiche vicende in Ucraina, è già diverso in molti aspetti da un anno fa.



SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

Oltre la logistica, l'economia. Opportunità e sfide della nuova normalità per il rilancio del Paese in un mondo incerto.

www.shippingmeetsindustry.it

MILANO
9-10-11 MARZO
2022

Organizzato da:



Promosso da:



In collaborazione con:



Leggendo le prime pagine dei giornali si percepisce confusione e ansia, si fa strada la consapevolezza che la lunga vacanza che il nostro Paese si è preso verso la situazione internazionale sia ormai finita. È significativo che oltre che dalla politica, la spinta a recuperare questa attenzione venga dalla logistica. **Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry**, l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, **ha dedicato fin dalla sua nascita una parte rilevante dei suoi contenuti a geopolitica e geoeconomia.**

Le strategie predittive

Quest'anno la conferenza dedicata a questi temi apre il pomeriggio della prima giornata, **9 marzo**, offrendo una visione delle tendenze di quello che sembra ormai un panorama caratterizzato dal confronto tra grandi potenze per poi focalizzarsi sul ruolo dell'Italia.

L'obiettivo è cercare di comprendere le possibili traiettorie del mondo. La geopolitica e la geoeconomia non sono solo discipline descrittive ma la loro utilità sta nel grado di predittività che riescono a garantire le loro analisi. Come

afferma **Federico Petroni**, analista di Limes, uno dei relatori di punta della sessione *"L'analista geopolitico non s'interessa di qualunque tipo di futuro. Quello su cui perde notti e diottrie riguarda la traiettoria delle collettività, l'esito delle loro competizioni, le possibilità che si scontrino nella più violenta e diffusa delle attività umane, la guerra. Fra le sue ossessioni del tempo presente rientrano: quanto durerà l'egemonia degli Stati Uniti? Può l'America conciliare l'impossibilità di stare ferma che la porta ad auto logorarsi in guerre inutili con la necessità di adottare un atteggiamento imperiale più maturo? Che effetto avrà il suo crescente disinteresse ad arginare il caos in Eurasia? Fra Pechino e Washington sarà guerra? La prima sarà in grado di sfidare la seconda senza ripiegarsi su sé stessa e sulle sue enormi incongruenze interne? Quanto sono propensi i cinesi alla violenza? La Russia esisterà in questa forma tra una generazione? Può la Germania tornare nella storia, ossia grande potenza? Come può l'Italia difendersi da (e se possibile invertire) una perdita di controllo sui propri confini che la rende sempre meno soggetto e sempre più oggetto manipolabile?"*



Si parte quindi con un'analisi dell'atteggiamento italiano verso la politica estera, oltre quello intrattenuto dalle cosiddette élite, per poi allargare il discorso al confronto tra grandi potenze. In primo piano c'è il tentativo tutto italiano di surrogare l'incapacità di assumersi responsabilità e oneri facendo appello all'Europa, di cui vengono esposte effettive possibilità ma anche le velleità. Fondamentalmente si ha quello che si paga, e non sembra che l'Europa voglia

#FORUMAutoMotive
la mobilità a motore guarda avanti!

Articoli in evidenza



IToy, tutti ad Hannover il 19 settembre
Scelti data e orario per la consegna dell'ambito riconoscimento 2022



PNRR e la grande occasione: torna Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry
Nel corso dell'importante evento la presentazione ufficiale del Libro bianco ATP di OITAF



Master in servizi automotive, una grande occasione (video)
Stanno per chiudersi le iscrizioni al primo corso post laurea dedicato all'officina



Man, un anno dopo (video)
12 mesi di successi per il Truck of the Year d2021. Ed è una "onda lunga"

[sfoglia altri articoli >](#)



“spendere” per guadagnare la vagheggiata “autonomia strategica”, o meglio i singoli Stati membri non vogliono farlo, il che è lo stesso.

Il cortile di casa

Stringendo lo sguardo sul cortile di casa, gli ultimi dieci anni hanno dato un colpo definitivo alla visione del Mediterraneo (almeno quello centrale) come “affare italiano”. Ora si tratta di tornare alle basi, cercando almeno di recuperare influenza nel bacino occidentale.

La sessione si chiude con un focus sulla sfida a lungo termine più cruciale per l'Italia e per l'Europa: la Cina. Secondo i sondaggi, gli italiani percepiscono ormai la Cina come il più importante fattore perturbativo dell'ordine mondiale. Viene così esposta la penetrazione economica (e l'inizio di quella militare) in Africa, che dovrebbe essere il punto focale dell'azione europea, il cui tardivo stanziamento di una ventina di miliardi la dice lunga. Sono invece cose di casa nostra la caccia che la Cina ha lanciato per intercettare le competenze ed il know-how italiano. Sul piano dell'acquisizione di aziende, ci si è spostati sulle università e i centri di ricerca, anche per beneficiare di rimbalzo dei programmi di ricerca europei.

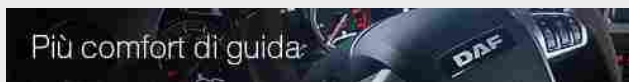


Un programma denso e di grande interesse e attualità, come tutto quello delle conferenze dell'evento, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, è in programma il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Conferenze di Assolombarda da cui verrà anche trasmesso in live streaming.

Di grande rilievo, il 10 marzo alle 11.30, la presentazione del primo Libro bianco ATP presentato da OITAF.

Maggiori dettagli sull'evento sono disponibili sul sito

web www.shippingmeetsindustry.it



Partner



f casa editrice *la fiaccola*

via Conca del Naviglio, 37
20123, Milano (Italy)

(+39) 02 89421350

info@fiaccola.it

PEC: casaeditricelafiaccola@legalmail.it

Seguici:

Redazione

Riviste

ABC Magazine

Costruzioni

Flotte&Finanza

leStrade

Pullman

Vie&Trasporti

Waste

Guide

Cave d'Italia

Construction Machinery

Database

Macchine, Attrezzature e

Prodotti stradali

Noleggio Edile

Account

abbonamenti

contatti



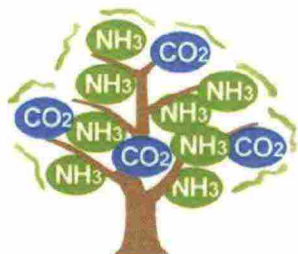
LA NUOVA EDIZIONE DELLA CONFERENZA "CO2 AND AMMONIA REFRIGERATION TECHNOLOGIES"

La decima edizione della conferenza internazionale "CO2 and Ammonia Refrigeration Technologies" si terrà tra il 27 e il 29 aprile 2023 ad Ohrid, in Macedonia.

Di tutti i refrigeranti applicati oggi, CO₂ e ammoniaca sono i più antichi, utilizzati sin dal XIX secolo. Le evoluzioni tecnologiche a cui sono andati incontro li rendono oggi i refrigeranti più idonei per moltissime applicazioni, in grado di rispondere ai requisiti di efficienza e sostenibilità necessari per la decarbonizzazione del settore del freddo. I temi della conferenza saranno: progettazione di moderni sistemi ad ammoniaca e nuovi sistemi a CO₂ e innovazioni tecnologiche, miglioramento dell'efficienza energetica, varie applicazioni, linee guida tecniche e normative di sicurezza. La conferenza è organizzata dalla Facoltà di Ingegneria Meccanica dell'Università di Skopje e dall'International Institute of Refrigeration.

Le nove precedenti conferenze hanno avuto molto successo, indicando un interesse crescente della comunità verso queste tecnologie.

Maggiori informazioni seguiranno appena disponibili.



Ammonia and CO₂ Refrigeration Technologies

 Nel 2023 si torna ad Ohrid per parlare di ammoniaca e CO₂

SEQUESTRO GAS REFRIGERANTI ILLECITI

Una settimana di operazioni coordinate dalle autorità olandesi e supportate dall'Ufficio europeo per la lotta anti-frode (OLAF) ed Europol ha portato al sequestro di almeno 2100 bombole di HFC illeciti – idrofluorocarburi – per un valore stimato di oltre 10 milioni di euro. Le importazioni illecite di questi gas eludono le norme dell'UE e possono causare danni significativi al clima. Dal 20 al 25 settembre si è svolta la Joint Inspection Week (JIW). Le operazioni in 16 paesi miravano a rintracciare possibili importazioni illecite di F-gas nell'UE e identificare gli importatori. Le informazioni sono state sistematicamente condivise attraverso i confini nazionali, un elemento fondamentale per combattere la tratta di tali dimensioni internazionali.

Durante la JIW sono state effettuate quasi 1700 ispezioni, che hanno portato a sequestri per un totale di almeno 2100 bombole di gas fluorurati, 7 arresti e la notifica di numerose infrazioni amministrative e penali. L'impronta di carbonio di tali quantità di HFC è pari a circa 142.000 tonnellate di CO₂.

Il direttore generale dell'OLAF Ville Itälä ha dichiarato: «Combattere il commercio illecito di HFC è un con-

tributo attivo alla protezione dell'ambiente e agli ambiziosi obiettivi climatici dell'UE nell'ambito del Green Deal europeo. OLAF è attivo nella lotta alle importazioni illecite di HFC dal 2018 e ne abbiamo fatto una delle nostre priorità operative. La cooperazione con le autorità nazionali, europee e internazionali è la chiave per il successo delle nostre attività e il JIW ne è un buon esempio: i risultati dell'operazione derivano dal lavoro a stretto contatto con Europol e le autorità nazionali di 16 paesi».

I paesi partecipanti sono: Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Germania, Ungheria, Lituania, Lettonia, Paesi Bassi, Macedonia del Nord, Polonia, Portogallo, Slovenia, Slovacchia e Spagna.

Il JIW è stato coordinato dal Ministero olandese delle infrastrutture e della gestione delle risorse idriche, in particolare l'Ispettorato dell'ambiente umano e dei trasporti/Servizio di intelligence e investigazione, ILT-IOD. OLAF ed Europol hanno fornito il loro sostegno durante l'intera operazione. Il JIW faceva parte di EMPACT (Piattaforma multidisciplinare europea contro le minacce criminali), nell'ambito della priorità Criminalità ambientale.



INSPECTIE LEEFOMGEVING EN TRANSPORT

138294

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

EU INFO POINT

REFRIGERA 2021, AVANTI TUTTA

Chiude con un bilancio altamente positivo Rrefrigera Show, la fiera B2B che ha riunito per tre giorni, da mercoledì 3 fino a venerdì 5 novembre 2021, aziende, professionisti, operatori e specialisti dell'intera filiera della refrigerazione industriale, commerciale e logistica a Bologna Fiere. I numeri: 8600 presenze, 9 convegni principali, 100 relatori, 30 ore di sessioni formative, 150 espositori nazionali e internazionali, oltre 250 marchi presenti. Prima manifestazione di settore in Europa a tornare in presenza, nonostante il lungo stop dovuto alla pandemia, REFRIGERA ha riscosso un grande successo di partecipazioni, con un 20% in più rispetto all'edizione del 2019, forte segnale che l'industria della refrigerazione è pronta a ripartire e ad affrontare tutte le nuove sfide poste dalla continua espansione del mercato e dalla transizione ecologica.

«Un bilancio oltre le aspettative, a dimostrazione non solo dell'interesse generale delle aziende per la ripresa dell'attività fieristica – momento insostituibile per fare business, networking, conoscere in anteprima le ultime tendenze del mercato e testare dal vivo le novità tecnologiche proposte dalle aziende – ma anche dell'importanza e della grandissima attualità delle tematiche trattate e delle competenze condivise nell'ambito dell'evento», dichiarano gli organizzatori dell'evento

Nei 3 giorni di conferenze, workshop e incontri formativi è emerso come la gestione efficiente dell'energia termica sia un capitolo fondamentale per il futuro del paese, e di conseguenza quanto la professione del frigorista sia e sarà sempre più centrale nella transizione ecologica, essendo il freddo un elemento imprescindibile di numerose filiere.

Refrigera Show si è confermata punto di riferimento per l'Italia e l'Europa per l'intera filiera della refrigerazione, e Bologna si è dimostrata città all'altezza del progetto di sviluppo e delle potenzialità di internazionalizzazione della manifestazione, motivo per cui Bologna Fiere resterà sede prescelta anche per la prossima edizione prevista nel 2023.

Gli organizzatori ringraziano tutte le Aziende che hanno partecipato come espositori, i relatori delle decine di sessioni convegnistiche e degli incontri formativi, i professionisti del settore che, visitando la manifestazione, hanno finalmente ridato vita al significato delle fiere: incontro in presenza, relazioni e condivisione. Un ringraziamento va anche ai partner di Refrigera Show, per il loro prezioso contributo nella realizzazione di questa seconda edizione: Assofrigoristi - Associazione Italiana Frigoristi, ATF - Associazione Tecnici del Freddo, Centro Studi Galileo, AREA, ASERCOM - Association of European Refrigeration Component Manufacturers, OI-TAF - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci.



Prossimo appuntamento per Refrigera: 7-9 novembre 2023. A Bologna.



FEDERDISTRIBUZIONE E ASSOCOLD

Nei prossimi anni la principale tendenza tecnologica e di sviluppo economico sarà l'impatto ambientale delle attività economiche, dei prodotti e dei sistemi. Il Green Deal europeo, con il suo imponente programma di ripresa economica e fondi stanziati per interventi nei settori dell'energia, dell'industria, dei trasporti e dell'agricoltura, sostiene l'obiettivo ambizioso dell'Europa di diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050.

In questo contesto si inserisce il Protocollo d'intesa tra Federdistribuzione, che rappresenta le aziende della Distribuzione Moderna alimentare e non alimentare, e Assocold, l'Associazione Costruttori Tecnologie per il Freddo, federata Anima Confindustria, che rappresenta il mondo della refrigerazione industriale e commerciale, entrambe da sempre impegnate nella promozione dello sviluppo sostenibile, ambientale, economico e sociale.

La refrigerazione commerciale è attualmente uno dei settori in Italia maggiormente impattanti per quanto riguarda l'emissione di gas serra. Nonostante i moderni sistemi di refrigerazio-

ne utilizzino refrigeranti naturali che non provocano effetto serra e tecnologie efficienti, sono ancora molto diffusi sul territorio installazioni datate, che necessitano di essere sostituite per ridurre le emissioni.

Federdistribuzione e Assocold hanno deciso di intraprendere insieme un percorso che promuova la trasformazione e riconversione industriale nel campo della refrigerazione presso le imprese della distribuzione alimentare, in chiave di sostenibilità e digitalizzazione, per accelerare verso il negozio climaticamente neutro del futuro.

«L'accordo – dichiara Francesco Mastrapasqua, presidente di Assocold – ha lo scopo di accelerare la transizione ecologica nella Distribuzione Moderna, contribuendo all'implementazione di un nuovo modello di realizzazione di punto vendita climaticamente neutro. Per noi sarà fondamentale promuovere un più ampio accesso dei retailer alle più moderne ed efficienti tecnologie di refrigerazione naturale ed alle agevolazioni previste nel Piano Transizione 4.0 per i sistemi digitalmente interconnessi che permettono il

dialogo e la condivisione di informazioni al fine di ottimizzare l'installazione in termini di produttività, efficienza, miglioramento della qualità, riduzione di sprechi alimentari e di consumi energetici».

Attualmente i refrigeranti ad alto impatto serra sono stati vietati in tutte le nuove apparecchiature dal 1° gennaio 2020, ma vengono tuttora utilizzati per la manutenzione degli impianti esistenti. L'Europa chiede di ridurre dell'80% il consumo di queste sostanze entro il 2030 e mette a disposizione i fondi legati al Next Generation EU e in Italia al Recovery Fund (PNRR), che possono e debbono essere utilizzati per intervenire con un programma strutturale di riconversione (retrofit) degli impianti di refrigerazione commerciale più desueti ed impattanti, con impianti dotati di moderne tecnologie a refrigerante naturale (CO₂ e propano) e migliorata efficienza energetica.

«Federdistribuzione e Asso-cold – afferma Alberto Frausin, presidente di Federdistribuzione – vedono nel PNRR un'opportunità fondamentale e irripetibile per accelerare questo processo di riconversione, che potrebbe portare a un consistente abbattimento delle emissioni serra, fino a 10 milioni di tonnellate equivalenti di CO₂. Il settore della Distribuzione Moderna intende dare un segnale importante in tal senso e svolgere un ruolo da protagonista sulle iniziative di decarbonizzazione e di economia circolare».

Il settore della Distribuzione Moderna intende dare un segnale importante in tal senso e svolgere un ruolo da protagonista sulle iniziative di decarbonizzazione e di economia circolare».

MATERIE PRIME IN AFFANNO

Anche l'ultima parte dell'anno sembra confermare una ripresa in ambito economico e sociale, ma la penuria di commodity, di semiconduttori e di microchip, unitamente all'esplosiva crescita dei costi logistici ed energetici, rappresentano una minaccia incombente.

«Le aziende della meccanica – dichiara Pietro Almici, vicepresidente di Anima Confindustria – stanno vivendo un periodo di oggettiva ripresa, ma i problemi dei prezzi e della scarsità delle materie prime continua ad affliggerle. A ciò si aggiunge il rincaro straordinario dei costi energetici, che sta impattando sulle imprese, costringendole a riconsiderare le proprie attività produttive. Attualmente la situazione è confusa: proprio quando le aziende avevano consolidato la prospettiva di una stabilizzazione dei prezzi, è sopravvenuta la componente energetica a scuotere nuovamente i mercati. Come confermato dall'ultima analisi del Centro studi di Confindustria, la produzione industriale ha infatti registrato un rallentamento nel terzo trimestre del 2021, con una crescita del +1,0%. Auspichiamo che questo peggioramento dello scenario sia momentaneo e non compro-

metta la ripresa in atto. Anima Confindustria, tra le prime voci attive già ad aprile – conclude Almici – continua dunque la propria attività di sensibilizzazione sul tema dei rincari energetici e delle materie prime, nei confronti sia delle istituzioni, sia dell'opinione pubblica».

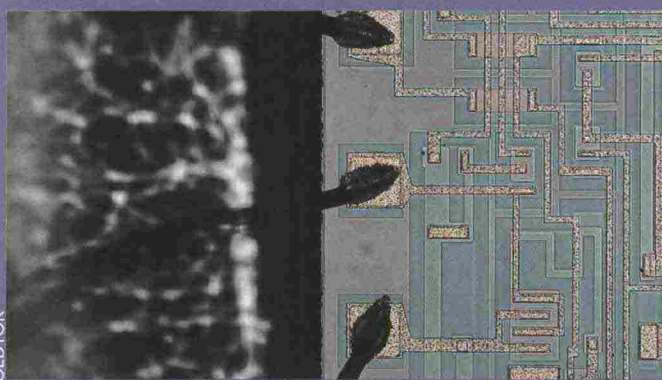
L'analisi di Achille Fornasini – professore all'Università degli studi di Brescia e coordinatore dell'osservatorio congiunturale di Anima Confindustria – evidenzia come la corsa agli approvvigionamenti post-lockdown abbia generato un anomalo squilibrio tra domanda e offerta, che ha innescato repentini rialzi dei prezzi di gran parte delle materie prime destinate alla trasformazione industriale. «Ma oltre a questo fenomeno – dichiara Fornasini – è recentemente balzato alla ribalta il gas naturale, che ha visto le sue quotazioni registrare record storici a ripetizione con ripercussioni immediate sui costi di produzione dell'energia elettrica. Il solo costo della materia prima, peraltro, non spiega l'aumento della bolletta elettrica recentemente mitigato dal Governo: occorre infatti tener conto anche del forte rincaro subito dal costo del "permesso di inquinare" richiesto dalle po-

litiche antinquinamento da CO₂ intraprese dall'Unione Europea, purtroppo preda della speculazione finanziaria».

Un "rally" in via di ulteriore intensificazione, che per i settori industriali più energivori sta aggravando una situazione già appesantita dalla crisi dei trasporti, che a sua volta frena l'alimentazione delle supply chain internazionali. «Persistono dunque – prosegue Fornasini – sia i rialzi dei prezzi e dei noli, sia i rallentamenti negli approvvigionamenti di materie prime e di componenti basilari come i microchip, la cui penuria sta pesando su diversi comparti industriali: un difetto di offerta che rappresenta l'esito dell'effetto "frusta" formatosi quando al brusco calo di domanda causato dal lockdown è seguito il repentino recupero planetario. Si è così provocato lo stress delle catene di fornitura, soprattutto quelle lunghissime e polarizzate come quelle dedicate appunto alla produzione dei circuiti elettronici miniaturizzati».

Alberto Xodo del London Metal Exchange e relatore al "Focus Materie Prime" di Anima fa il punto della situazione: «Negli ultimi due anni i mercati dei metalli, e più in generale delle materie prime, sono stati caratterizzati da un'estrema volatilità dei prezzi. Questa situazione ha reso il business case per la gestione del rischio dei prezzi ancora più urgente, e ha sostenuto lo sviluppo dei mercati futures per l'acciaio».

La volatilità dei prezzi non è l'unico tema sotto i riflettori per il settore dei metalli in questo periodo. «Temi quali sostenibilità, diffusione dei veicoli elettrici e l'emergenza di piattaforme digitali di acquisto – prosegue Xodo – sono alcuni dei nuovi trend che il London Metal Exchange sta affrontando con una gamma di nuovi servizi e iniziative».



OLDTOR

Scarsità di materie prime, chip shortage, costi elevati per materie, trasporti ed energia... i "dolori" di cui soffre oggi l'industria meccanica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

138294

FOCUS
di Andrea Balocchi

DIGITALIZZAZIONE, UN VALORE PER IL FUTURO DEL FREDDO

Siamo sempre più connessi e con noi le soluzioni tecnologiche che sovrintendono impianti e processi. Dall'Internet of Things si parlerà sempre più spesso di Internet of Everything, termine che descrive un mondo in cui miliardi di oggetti hanno sensori per rilevare la misura e valutare il loro stato; tutti collegati su reti pubbliche o private utilizzando protocolli standard e proprietari. Miliardi di oggetti connessi, capaci di raccogliere dati che possono essere raccolti, analizzati e trasformati in informazioni e, successivamente, in servizi. Succede in svariati settori, accade anche nella refrigerazione. Succede così che la digital transformation prenda sempre più piede, anche nel mondo del freddo. Ma cosa comporta questo? Quali potenzialità e complessità prevede? A queste domande si è cercato di fornire risposte, esempi e spunti di riflessione nel corso della tavola rotonda "La digitalizzazione per il futuro della catena del freddo" svoltasi a Refrigera.

TUTTO È CONNESSO: DIGITALIZZAZIONE E MUTATE ESIGENZE

L'applicazione delle tecnologie digitali, dall'IoT alla Big Data Analytics, dal controllo in remoto alla manutenzione predittiva, fino all'ottimizzazione dei consumi energetici, rappresenta uno dei filoni più interessanti dell'innovazione nella catena del freddo in ambito distributivo. Ma per alcuni aspetti non si tratta di novità. «Il monitoraggio da remoto nella refrigerazione commerciale esiste quantomeno dai primi anni Duemila e lo si attuava con tecnologie elettroniche tutto sommato semplici», spiega Vitali, direttore Aftersales di Epta. Quello che è cambiato è l'evoluzione tecnologica, le parti in campo «e le maggiori esigenze che hanno impianti e componenti per il freddo di essere interfacciate e di comunicare sempre maggiori informazioni – prosegue Vitali – L'evoluzione tecnologica va di fatto nella direzione della connettività del prodotto, che può

Gestire i dati e sfruttarli è un'opportunità per le aziende, anche quelle della refrigerazione. Ci sono aspetti di cui tenere conto, complessità, ma anche potenzialità e vantaggi. Il punto a un convegno

fornire maggiori informazioni ed è in grado di connettersi in maniera sicura con cloud o piattaforme di puro monitoraggio in modo da permettere agli operatori tecnici di gestire al meglio, verificando, analizzando e monitorando il funzionamento e altre informazioni utili». Un esempio lo offre Tetra Pak con le sue "Connected packages". Lanciate nel 2019, oggi superano i 2 miliardi, sono etichettate ciascuna con un codice a barre digitale unico, trasformando le confezioni in vettori di dati. Questa digitalizzazione consente la tracciabilità end-to-end per i produttori, una maggiore trasparenza della catena di approvvigionamento per i rivenditori e l'accesso alle informazioni per i consumatori. La tendenza si sta estremizzando: «Se solo pochi anni fa il monitoraggio afferriva agli impianti più importanti in remoto della Gdo o della logistica, oggi l'esigenza è emersa dai clienti che chiedono di poter avere informazioni sui prodotti più semplici». Un esempio è il tipico mobile plug-in del food and beverage dove è necessario valutare parametri basilari come la temperatura, ma anche la geolocalizzazione, ovvero in che punto geografico esatto si trova un determinato banco, il numero di aperture e altro ancora. «Il prodotto evolve quindi, per essere sempre più connesso e per comunicare sempre maggiori informazioni, anche quelle che fino a poco tempo fa parevano poco rilevanti».

DIGITAL TRANSFORMATION: L'IMPORTANZA DEI DATI E DEL CHANGE MANAGEMENT

Nel momento in cui si possono avere dati in tempo reale, prodotti dai device, cosa è possibile fare per attuare procedure e modelli che consentano di rilevare il dato e intervenire dove necessario? «Premesso che oggi e in futuro il concetto di dato sarà assolutamente strategico, la tecnologia è importante, ma non può prescindere da una tematica puramente organizzativa. Il change management, ovvero la capacità di gestire e



istruire le persone al cambiamento e alla modalità di impiego della corretta tecnologia fa sì che un progetto sia un caso di successo o meno. Per questo è necessario che i processi siano misurabili. Da qui l'importanza dei dati», ha affermato Sergio Scornavacca, direttore industrial market e Northern Italy lead di Minsait, realtà internazionale specializzata in Digital Trasformazione e Information Technology.

«Non servono però i Big Data, ma i Value Data, ovvero dati di valore, quelli cioè in grado di fare la differenza». In questo senso è esemplare il concetto di Real-Time Data Monitoring (RTDM). Si tratta di un processo attraverso cui un amministratore può esaminare, valutare e modificare l'aggiunta, la cancellazione, la modifica e l'uso dei dati su un software, un database o un sistema. Consente agli amministratori dei dati di rivedere i processi e le funzioni complessive eseguite sui dati in tempo reale, o mentre accade, attraverso grafici e barre su un'interfaccia/dashboard centrale. «In questo caso assumono importanza due categorie di dati: ambientali (environmental data) riguardanti parametri quali la temperatura o l'umidità e transazionali, quelli che vanno lungo la catena del freddo». I transactional data si riferiscono alle transazioni dell'organizzazione e comprendono i dati che vengono catturati, per esempio, quando un prodotto viene venduto o acquistato. «L'aspetto importante (che noi curiamo) è riuscire ad analizzare tutti questi dati, cosa possibile grazie a tecniche di Intelligenza Artificiale, Machine Learning e Deep Learning. Nel caso specifico della nostra società, aiutiamo le organizzazioni a identificare dei programmi che li aiutino a gestire meglio questi dati, aspetto che rientra nel tema della cybersecurity».

LE SFIDE DA AFFRONTARE: CYBERSECURITY E CAMBIO DI MENTALITÀ

Ecco allora emergere l'importanza della sicurezza informatica, per evitare di essere vittima di social engine-



ering. Così si definiscono tutte quelle tecniche rivolte a spingere le persone a fornire informazioni personali come password o dati bancari o a consentire l'accesso a un computer al fine di installare segretamente software dannosi. Per questo – è bene ribadirlo – i dati sono importanti, ma ancor più lo sono strategie di management che portano i dipendenti di un'azienda a debita conoscenza di questi fenomeni ed evitano di fornire dati a cyber delinquenti.

Basti considerare i dati emersi dall'ultimo report del Clusit – Associazione italiana per la sicurezza informatica: nel primo semestre 2021 sono risultati in aumento del 21% gli attacchi gravi compiuti per finalità di "Cybercrime", ovvero per estorcere denaro alle vittime, che oggi rappresentano l'88% del totale. Le perdite stimate a livello globale per le falle della cybersecurity sono pari a 6mila miliardi di dollari per il 2021 e incidono ormai per una percentuale significativa del GDP mondiale. Il settore manifatturiero ha visto crescere gli attacchi informatici del 46,9%. Ancora peggio è andato al settore transportation and storage, che hanno a che fare con la logistica: qui l'incremento ha fatto segnare +108,7%.

«Stiamo assistendo a un cambio di paradigma in cui il dato è sempre più spostato verso il lato consumer, perché crea valore. Per questo occorre prestare attenzione non solo ai dati, ma anche a organizzazione e processi», ha concluso Scornavacca.

Da qui discende la necessità di un cambio di logiche manageriali, ma soprattutto di un cambio di mentalità all'interno delle aziende, come ha sottolineato Massimo Marciani, presidente Freight Leaders Council. Lo stesso ente ha messo in atto varie iniziative per evidenziare l'importanza della gestione dei dati per assicurare qualità al trasporto e logistica. Nel campo della logistica refrigerata si pone la partnership siglata con OITA – Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti il Freight Leaders Council (FLC) e l'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti per studiare e monitorare il comparto transport and logistics del food. L'obiettivo era chiaro: mettere insieme le conoscenze sul trasporto refrigerato e suggerire al mercato scelte modali, tecnologie e di business model ottimali per il trasporto corretto degli alimenti.

«Considerato che spesso il più forte ostacolo al cambiamento è la resistenza opposta all'interno dell'azienda e delle persone legate a schemi tradizionali, la svolta digital impone un ripensamento delle procedure e processi all'interno delle aziende», ha affermato Marciani.

DA VERTICALE A ORIZZONTALE: LA NECESSITÀ DI COORDINAMENTO

La digitalizzazione comporta complessità tecnologiche. Pensiamo innanzitutto agli standard diversi attuati dalle aziende inseriti in componenti altrettanto



L'applicazione delle tecnologie digitali, dall'IoT alla Big Data Analytics, dal controllo in remoto alla manutenzione predittiva, fino all'ottimizzazione dei consumi energetici, rappresenta uno dei filoni più interessanti dell'innovazione nella catena del freddo in ambito distributivo

vari: come riuscire a mettere a sistema una pluralità di "voci" distinte? L'esempio portato da Mattia Nanetti, co-founder di Wenda e uno dei relatori della tavola rotonda è emblematico. Questa ex startup innovativa, nel 2018 ha fatto il salto di qualità dopo essere stata incubata da Maersk e oggi si propone sotto forma di piattaforma collaborativa in grado di gestire, analizzare e condividere in modo selezionato i dati della supply chain, lavorando anche per realtà della cold chain. «Sul mercato stanno nascendo moltissime soluzioni verticali specifiche rispetto al singolo device. Tutto questo si moltiplica avendo a che fare con i vari processi». Pensiamo solo alla logistica refrigerata: dal magazzino al trasporto fino alla consegna si ha a che fare con vari applicativi che crea uno scenario complesso. Serve quindi contare su soluzioni coordinate in grado di gestire tutte le applicazioni, per raccogliere dati e impiegarli per monitorare e verificare in tempo reale asset e processi, garantendo che la catena del freddo sia tutelato e sicuro.

DIGITALIZZAZIONE: I BENEFICI PER LE AZIENDE

Tuttavia c'è ancora molto da fare per portare la digitalizzazione in azienda. Lo ha evidenziato un report della Banca Europea degli Investimenti (BEI) sulla digitalizzazione (che raccoglie informazioni su circa 13.500 imprese nei 27 paesi UE, UK e USA) in cui si evidenzia come l'adozione delle tecnologie digitali da parte delle imprese dell'Unione Europea sta migliorando, ma non ha ancora colmato il divario con gli Stati Uniti. Entro il 2020, il 37% delle imprese UE non aveva ancora adottato alcuna tecnologia digitale avanzata, rispetto al 27% degli Stati Uniti. C'è anche un rischio di polarizzazione digitale tra le imprese europee. «Le piccole imprese in particolare stanno creando questo ritardo tra l'Unione europea e gli Stati Uniti».

C'è quindi da lavorare molto, tenendo conto però che a beneficiare della digitalizzazione non sono solo i clienti finali, ma le stesse imprese che la impiegano. Le aziende digitalizzate ottengono un importante vantaggio in termini di produttività del lavoro rispetto alle aziende che non hanno ancora attuato percorsi di trasformazione digitale: nel caso delle realtà italiane si arriva a un +64%, rispetto al 49% di quelle europee. Lo ha messo in evidenza uno studio di The European House Ambrosetti e Microsoft. Non solo: la digitalizzazione concorre a una maggiore sostenibilità ambientale. Lo stesso studio ha stimato che tra il 2020 e il 2030 il digitale contribuirà a ridurre fino al 10% delle emissioni rispetto ai livelli del 2019, abbattendo ogni anno un quantitativo pari a 37 milioni di tonnellate di CO₂. La digitalizzazione servirà anche a centrare gli obiettivi di decarbonizzazione espressi anche dalla COP26, che puntano – come si sa – a ridurre le emissioni globali di anidride carbonica del 45% al 2030 rispetto al livello del 2010 e a zero nette intorno al 2050. ◀