

Infrastrutture, intermodale, ESG e semplificazione tecnologica hanno chiuso SMI25

scritto da Scenari Internazionali | 6 Marzo 2025



Photo credit © SMI

Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry (SMI) è l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e quello dell'economia produttiva italiana, promosso da ALSEA e da The International Propeller Clubs. Si è chiusa ieri, mercoledì 5 marzo, la nona edizione della manifestazione, cominciata il giorno precedente presso il Centro Congressi di Assolombarda a Milano. Per il quinto anno consecutivo, Scenari Internazionali ha seguito l'evento in qualità di media partner.

A cura della Redazione

Sono stati **850** gli **operatori logistici e industriali** ad affollare le sale del Centro Conferenze di Assolombarda per seguire i lavori della

due-giorni di Milano, cui si sono aggiunti oltre **collegati da remoto**. A loro si è rivolto in apertura ieri della seconda giornata di **Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry** il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Edoardo Rixi**, rimarcando che *«siamo un grande Paese industriale senza materie prime e non siamo neppure un grande mercato per la nostra industria, abbiamo bisogno di puntare sui nuovi mercati, soprattutto emergenti»*.

La prima sessione, moderata da **Giuseppe Guzzardi**, direttore di Vie&Trasporti, ha indagato le carenze storiche – di fondi, di visione e di continuità – del sistema logistico italiano, a cui il PNRR potrà solo in parte porre rimedio. **Rixi** ha annunciato la creazione di un nuovo soggetto per il controllo e il governo dei porti: *«Vogliamo, nei prossimi cinque anni, diventare il primo paese europeo per capacità portuale, superando Rotterdam. Per questo abbiamo in mente una riforma, nei prossimi mesi, che preveda la creazione di un soggetto a livello nazionale, che possa coordinare l'attività delle AdSP e possa garantire gli investimenti che vengono fatti sul territorio italiano»*.

Ma potrebbe non bastare: **Enrico Pujia**, direttore di dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha parlato di **investimenti** mai registrati in precedenza sul **reparto ferroviario**, di cui il 30% per manutenzioni, su oltre km di binari, alcuni legati anche al *cold ironing* nei porti, ma ha avvertito che per arrivare ad una vera integrazione va creato un **ambiente fertile** e delle “infostrutture” per il **trasporto dei dati**, altrimenti saranno i nostri competitor stranieri a venire ad operare nei nostri porti e a beneficiarne.

Andrea Agresti, di Assolombarda, ha presentato i risultati del **Rapporto OTI Nord 2024**, dedicato all'avanzamento degli interventi sulle infrastrutture. Secondo i dati, l'83% degli interventi infrastrutturali è avanzato, nonostante il rallentamento di alcune opere: le migliori performance riguardano i **sistemi portuale, interportuale e il Corridoio mediterraneo**, più in sofferenza risultano l'ex corridoio Reno-Alpi, il Tirreno-Brennero, i valichi alpini, il sistema aeroportuale e, tra i **nodi ferroviari**, quelli di Milano e Genova.

Federica Montaresi, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, ha illustrato gli interventi su **sostenibilità e digitalizzazione** nei porti della Spezia e di Massa Carrara. Montaresi ha evidenziato la crescita dell'8,7% nei TEU e il 34% di utilizzo della multimodalità, segno della solidità del sistema. **Mario Petrosino**, Direttore Operativo dell'AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, ha presentato **opere per 5 miliardi di euro a Ravenna**, sfruttando le ampie aree disponibili e nuove possibilità di finanziamento per i retroporti. **Mario Conforti**, presidente di PSA Italy, dal palco di SMI ha invitato il governo a pianificare le infrastrutture in base ad una **visione di territorio e livelli di servizio**.

Le infrastrutture sono fondamentali per l'interscambio con l'estero. Secondo i dati sul valore aggiunto delle esportazioni presentati da **Paolo Costa**, della Fondazione Astrid, i mercati europei e nordamericani [gli USA valgono da soli 68 miliardi di euro] restano i due pilastri fondamentali dell'export italiano. Di fronte all'**incertezza attuale** non si può dimenticare questo stato di fatto, quindi bisogna presidiare i mercati europei, per esempio lavorando sui valichi, per poi preoccuparci di **diversificare sui mercati extra-europei**. Lo stesso accade a livello interno. **Francesco Bargiggia**, dirigente della Regione Lombardia, ha rimarcato come l'integrazione del sistema passi da un'altrettanto integrata **governance interistituzionale** tra territori, regioni e comunità transnazionali.

In parallelo, SMI25 ha affrontato una questione di stretta attualità: industria e logistica devono essere necessariamente unite su **ESG e sostenibilità**. Il moderatore era **Daniele Testi**, presidente dell'Associazione per la logistica sostenibile SOS-LOGistica. Il tema non coinvolge solo i logistici e l'industria. **Intesa Sanpaolo** ha creato un osservatorio sul tema in collaborazione con la Bocconi che analizza i temi dell'energia nei porti, del trasferimento tecnologico e della subacque. Una strada per attivare le aziende nei confronti della sostenibilità è quella delle **check-list volontarie** e degli **standard**. SOS Logistica stessa ha definito 20 punti d'attenzione, mentre il Freight Leaders Council ha definito 10 punti per integrare la sostenibilità nella logistica.



© SMI

Va ricordato che entro il 2025 la **rendicontazione ESG** diventerà obbligatoria per le aziende di trasporto sopra una certa soglia. Lo ha spiegato **BiP Law & Tax**, che ha dettagliato gli obblighi che l'attuale regolamentazione europea impone alle aziende, e che queste ultime si devono attrezzare a soddisfare, soprattutto dotandosi di **sistemi di reporting puntuali** e il più possibile automatizzati. Inoltre, ha aggiunto **Marco Lopez de Gonzalo**, dello Studio Legale Mordiglia, i temi ESG non sono più tema solo del dibattito politico, accademico e giornalistico, ma diventano diritti azionabili di fronte ad un tribunale. Casi recenti hanno chiamato in causa Stati e aziende e avevano alcuni tratti comuni, ma anche criticità come le **difficoltà ad individuare causalità e danno**.

Sostenibilità riguarda, però, anche le **persone che lavorano nella logistica**. Il contratto di appalto di manodopera e servizi nella logistica è una soluzione strategica o un modello superato? **Oscar Pinna**,

founder dello Studio Legale PL&A Milano, ritiene che la tendenza all'internazionalizzazione della manodopera sta oscurando il vero nodo del problema: la **genuinità del contratto di appalto**. Il contratto è lecito. La scelta dovrebbe basarsi sulle competenze e sulla qualità del servizio, non esclusivamente sulla flessibilità o sul costo. Pinna ha illustrato alcune regole per **ridurre i rischi e prevenire contenziosi legali** nei contratti di appalto. Le indicazioni sono valide anche per il subappalto.

La **sostenibilità dei prodotti** anche nel cosiddetto "fine vita", attraverso l'introduzione della responsabilità estesa del produttore, comporta azioni logistiche anche molto complesse di logistica inversa, come avviene nell'ultimo settore sui la **responsabilità estesa** è stata allargata, quello del tessile abbigliamento. Ne ha parlato **Sara Faccioli**, Amministratore delegato di Reverse Logistics Group.

SMI25 ha poi acceso i riflettori sul tema *Semplificazione delle regole ed efficientamento dei flussi logistici, dogane e tecnologie digitali: si parte dal mare e si arriva ai territori*, con la moderazione di **Lucia Nappi**, direttore del Corriere Marittimo. **Piero Bellante**, avvocato di LegalAssociati Verona, ha spiegato che la riforma del testo unico doganale italiano e il progetto di **riforma del codice dell'UE** riportano l'attenzione sul tema della *compliance* doganale da parte degli operatori logistici e delle aziende che operano con l'estero.

È fondamentale che aziende ed operatori promuovano al loro interno lo **sviluppo di una cultura doganale**, in modo da affrontare con serenità non solo la pianificazione fiscale doganale ma anche il rispetto delle **normative extra tributarie** connesse con l'interscambio internazionale delle merci, di cui si era parlato estesamente nella prima giornata dell'evento. Gli operatori devono fare la propria parte anche con la digitalizzazione dove, come ha notato **Nicola De Bortoli**, presidente Digital Innovation Advisory Body di Fedespediti, quasi l'80% dei documenti di trasporto sono ancora cartacei e ricevuti a mano dal mittente, con meno della metà archiviati in digitale.

Sulle **Zone Logistiche Semplificate**, l'evento ha acceso un faro su quelle liguri, importanti, ha sottolineato **Alessio Piana**, consigliere delegato allo Sviluppo Economico di Regione Liguria, per la loro estensione alle regioni limitrofe rispetto alle **aree retroportuali**, evidenziando la strategicità delle ZLS locali (Genova e La Spezia). Sulla ZLS genovese, Spediporto ha un progetto di Green Logistic Valley. Il direttore generale **Giampaolo Botta** ha riaffermato la volontà di realizzare una Fondazione di partecipazione per raccogliere partner istituzionali e industriali per **declinare la ZLS sul progetto**.

La sessione conclusiva, moderata dal direttore di Ferpress **Antonio Riva**, ha visto protagonista il trasporto su rotaia, con un focus sull'intermodalità e su come favorire quello shift modale che si insegue

da anni. **Alessandro Panaro**, di SRM – Centro Studi e Ricerche, ha presentato alcuni dati della Survey Contship/SRM, che individua i flussi logistici dei **corridoi delle regioni del Nord-Est**, da un campione di 400 imprese: quali modalità, per quali porti, verso quali mercati. **Genova è il porto principale** sia per manifattura sia per logistica, i principali corridoi di medio-lungo raggio sono Stati Uniti (25%), Canada (13%) e Regno Unito (21%) per l'export, e la Cina per l'import (49%). L'affidamento agli spedizionieri balza al 93% e, infine, i **costi** si dimostrano il **principale driver dell'intermodalità**, utilizzata in media dal 12% delle imprese: il 60% di chi sceglie il trasporto su gomma, lo fa per costi inferiori.

Andrea Giuricin, CEO di Tra Consulting, ha fatto il punto sulle criticità del settore ferroviario europeo, sottolineando anche come, di fronte ad una crisi durissima del comparto, acuita anche dai disagi per i lavori del PNRR, che stanno costando circa 90 milioni annui alle compagnie, sia fondamentale **incidere sulla "Componente B" del pedaggio ferroviario**, come fatto in altri Paesi. Giuricin ha ricordato che un'operazione simile, tra il 2019 e il 2021, aveva generato una crescita dell'8% del mercato.

Un punto evidenziato anche da **Giuseppe Rizzi**, direttore generale di FERMERCI: *«Finalmente il gestore ha previsto la riduzione della "Componente B" della tariffa, che sarà applicata nel periodo tariffario 2026-2030. Le imprese godranno di una scontistica media del 27%, generando gli stessi effetti positivi del 2020 le due misure introdotte dal Governo (l'incremento del Ferrobonus nazionale e la possibilità per le AdsP di incentivare la manovra ferroviaria nei portii) sono un bel segnale per il comparto. Gli incentivi da soli non bastano, ma non sono elemosina: sono normali strumenti di politica dei trasporti, che tutti gli Stati utilizzano»*.

Umberto Ruggerone, presidente di ASSOLOGISTICA, ha auspicato un cambio di approccio e l'adozione di incentivi che facciano leva sulla **sostenibilità a livello di filiera**, ma anche un sostegno ai terminal, che subiscono l'impatto dei ritardi sulla rete. **Andrea De Bernardi**, AD di Mercitalia Intermodal, ha descritto il piano strategico dell'azienda, declinato attraverso gli assi dello **sviluppo del network, maggior qualità del servizio, innovazione e vicinanza ai territori**. L'obiettivo è diventare un Freight Forwarder a supporto del sistema industriale europeo. **Anna Giarandoni**, della Fondazione ITL, ha presentato l'**Emilia-Romagna Intermodal Cluster** (), che ha come obiettivi l'internazionalizzazione, sviluppare percorsi di formazione e progetti comuni sul piano dell'innovazione nonché sostenere processi di intermodalità.

Gli **operatori** si stanno muovendo, anche con l'**aiuto delle istituzioni locali**. Molto resta da fare. Un esempio lo ha portato il moderatore Riva, il quale ha ricordato che anche nel suo ultimissimo report sulle

prestazioni dei servizi, **RFI non riporta i ritardi nel segmento merci.**

I prossimi appuntamenti nel primo semestre dedicati alla logistica e allo shipping, organizzati da **Clickutility Team** vedono in programma: **Ship2Sport – The TranSport Games**, dal 9 all'11 maggio a Populonia (LI), e **Adria Shipping Summit**, il 2 e 3 luglio a Venezia.