

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pitto: “Al lavoro su competitività ed efficienza del Sistema”

Nicola Capuzzo · Thursday, January 5th, 2023

(Questo articolo rientra fra i contenuti pubblicati all'interno dell'inserito “Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2022 – CLICCA e LEGGI)

*Contributo a firma di Alessandro Pitto **

** presidente Fedespedi*

Il 2022 è stato un anno all'insegna dei cambiamenti. Se avevamo concluso il 2021 ricchi di speranza, convinti di lasciarci la pandemia definitivamente alle spalle e che saremmo tornati alla normalità, incoraggiati anche dai dati economici in netta ripresa, il 2022 è iniziato con lo scoppio del conflitto russo-ucraino e le conseguenti speculazioni nel mercato degli idrocarburi.

Tra le conseguenze del conflitto, tuttavia, non vi è solo l'aumento esponenziale dei costi dei combustibili, ma un mutamento di scenario a tutto tondo che ha portato nell'agenda quotidiana di imprese, associazioni di categoria e Governo gli effetti dei cambiamenti delle rotte commerciali, del nuovo sistema sanzionatorio adottato dall'Unione Europea e dei nuovi adempimenti in termini di compliance.

Un focus a parte lo merita il trasporto via mare: se nel 'biennio pandemico' avevamo assistito a un aumento esponenziale dei costi dei noli, causato innanzitutto dagli shock sulla domanda e l'offerta, da lockdown intermittenti del mondo causa di inediti “colli di bottiglia” e congestionamenti record nei porti, lo scemare della pandemia ha portato nel corso del 2022 a una rinormalizzazione della situazione caratterizzata dal ritorno dello spazio di stivaggio libero sulle navi portacontainer, caduta dei prezzi dei noli e aumento dei livelli di affidabilità. Alla riduzione del livello dei noli ha contribuito certamente anche il rallentamento dell'economia globale cui stiamo assistendo dal primo trimestre del 2022.

Le speculazioni in ambito energetico, soprattutto nel mercato europeo, infatti, hanno spinto l'inflazione portandola a livelli record, sconosciuti al mondo occidentale almeno dalla seconda metà degli anni '80, portando la FED e la BCE ad attuare politiche deflative di aumento dei tassi

di interesse. Il conflitto russo-ucraino ha riaperto a scenari per aree d'influenza: l'egemonia degli Stati Uniti pare al tramonto, con una politica molto più attenta alle problematiche interne che agli scenari internazionali. La manovra IRA (Inflation Reduction Act) varata dal Governo Biden a sostegno delle imprese americane, che in questi giorni sta tenendo banco nelle cancellerie europee, probabilmente vedrà attuare da parte dell'UE delle contromisure volte a sostenere l'industria nel nostro continente. Anche questi sono tutti elementi indice dei complicati scenari cui ci troveremo a far fronte nel 2023 e probabilmente nel medio periodo che richiedono ad imprese, stakeholder e istituzioni di fare un salto di qualità in termini di capacità di adattamento, flessibilità, dinamicità. Si tratta di risorse trasversali su cui già da alcuni anni le imprese investono nella consapevolezza che siano strategiche tanto quanto le competenze tecniche ma che crediamo debbano essere integrate nel modus operandi della pubblica amministrazione e riconosciute nelle disposizioni normative che regolano l'attività delle imprese, e nello specifico del settore logistico.

In questo senso mi preme ricordare il successo ottenuto dalla Federazione che – sotto la guida del Past President Silvia Moretto – si è fatta promotrice con successo della riforma del Codice civile con l'obiettivo di ammodernare la disciplina normativa (risalente al 1942) della figura del freight forwarder, adeguando la normativa alle prassi operative e commerciali e riducendone al minimo incertezze applicative a tutto vantaggio della qualità dei rapporti commerciali tra imprese di spedizioni e clienti e, dunque, della competitività della nostra filiera logistica.

Proseguendo in tema di cambiamenti, vorrei dedicare in conclusione una nota ai cambiamenti che hanno riguardato la Federazione che ho l'onore di guidare nel 2022: dopo il rinnovo delle cariche sociali a giugno, abbiamo da due mesi ricostituito gli Advisory Body, i gruppi di lavoro per aree tematiche che sono il cuore dell'attività di Fedespedi. Tra i tanti temi e dossier su cui siamo al lavoro vorrei evidenziarne uno di carattere orizzontale: la competitività e l'efficienza del Sistema Paese, ci vedono come categoria impegnati a essere da 'pungolo' nei confronti della pubblica amministrazione e del nuovo Governo che abbiamo già avuto l'opportunità di incontrare insieme a Confetra.

Penso ai fondi del PNRR per la digitalizzazione della Logistica che ancora vanno assegnati e spesi per l'efficientamento del nostro sistema e rendere più attrattivo il nostro Paese, ma anche agli importanti passi avanti fatti dall'Agenzia delle Dogane con l'avvio della sperimentazione del SuDoCo nel Porto della Spezia, il primo step di un processo atteso e sollecitato per anni da Fedespedi come da tante altre categorie di operatori e che si inserisce in un quadro più ampio di attività che ha visto nel 2022 – e vedrà nel 2023 – gli operatori lavorare in sinergia con l'Agenzia delle Dogane per arrivare alla completa reingegnerizzazione dei sistemi doganali.

L'obiettivo comune è quello di rendere il sistema logistico più attrattivo, affidabile e sostenibile, un obiettivo che passa innanzitutto dal potenziamento dell'efficienza dei nostri hub logistici e qui come Fedespedi siamo pronti a continuare a lavorare in dialogo con le rappresentanze associative e con le amministrazioni competenti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 5th, 2023 at 8:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

