



RASSEGNA STAMPA

Agosto 2021

DATI&NUMERI

• Simone Finotti

ALMANACCO LOGISTICA

Istantanea di una crisi "verticale"

È da poco uscita la seconda edizione dell'Almanacco della Logistica, una pubblicazione Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che è una vera "miniera d'oro" per chi è a caccia di dati sul nostro settore.

Una miniera di dati

Si tratta di una raccolta completa che -su scala annuale- **inquadrà l'intero settore della logistica e del trasporto merci**: porti, aeroporti, interporti, cargo ferroviario, trasporto su gomma, movimentazioni di magazzino, aree interne, valichi alpini, e-commerce, distribuzione di ultimo miglio, import, export, spedizioni internazionali, immobiliare logistico. I numeri, quindi, come riferimento primo di ogni analisi. Anche in un anno, come il 2020 (anno di riferimento dell'indagine), segnato da una crisi senza precedenti, ma anche da altri avvenimenti come la Brexit e il cambio di presidenza Usa. Ma ora bando agli indugi e immergiamoci in questa recentissima fotografia del settore in un periodo così particolare. Un dato che balza agli occhi è la **drastica asimmetria di effetti prodotti sui diversi segmenti della supply chain**. Ad esempio, nel segmento corrieristico al grave ridimensionamento delle consegne b2b -in gran parte causato dalle perduranti chiusure di attività commerciali, ricettive, turistico

Porti, aeroporti, cargo ferroviario, trasporto, ultimo miglio, import, export e molto altro in un documento che fotografa la realtà "spaccata" della logistica italiana nell'anno 2020

ricreative e della ristorazione, oltre ai 59 drammatici giorni di lockdown totale del 2020- ha fatto da contraltare una poderosa crescita dell'eCommerce e delle consegne b2c. Questa crisi insomma, a differenza di quella del 2008, non solo ha sortito diversi effetti sui segmenti della filiera, ma ha "spaccato" tali segmenti.

Numeri illuminanti

Ci sono dati consolidati che fungono da "punti di riferimento": **-9,7% in export, -12,8% in import, circa 60 milioni di tonnellate di merci movimentate in meno**. Ma da tali dati di cornice non appare possibile avventurarsi in proiezioni "orizzontali" sull'intera logistics industry. Un esempio è il settore e-Commerce, dove la frattura verticale è stata quanto mai profonda: **al +31% dei prodotti ha corrisposto**

il -47% dei servizi. Particolarmente interessante è la sezione dedicata alla modalità aerea, che ha subito fortemente la crisi. I dati indicano **una contrazione del -24,4 per cento delle merci movimentate**, con sofferenza dei principali hub italiani, Fiumicino (-62%) e Malpensa (-6,2%).

Fotografia attuale

Nonostante la crisi, tuttavia, il settore continua reggere e rappresentare un importante motore del Sistema Italia: giova ricordare che ad oggi la **logistica annovera 110.826 imprese in Italia** (con un calo dell'1,1% rispetto all'anno precedente) per un **totale di 968.102 addetti** (qui il calo è più contenuto: - 0.2%). La parte del leone la fa il **trasporto terrestre**, su strada e ferroviario, rispettivamente con **78mila imprese e 418mila addetti**, seguito dal **trasporto marittimo (circa 1.000 imprese per oltre 11mila addetti)**, e da quello **aereo (38 imprese e 1.800 operatori)**. Molto forte resta il comparto **magazzinaggio e servizi di supporto ai trasporti**, con più di 25mila e 500 imprese e 400mila operatori. Le **4mila e oltre imprese di corrieristica** e postali impiegano più di 125mila addetti. X

L'Almanacco è scaricabile dal link: <https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Almanacco-della-Logistica-2021.pdf>

Confetra, il 16 novembre torna Agorà

LINK: https://www.transportonline.com/notizia_52076_Confetra,-il-16-novembre-torna-Agorà.html

02 Ago 2021 **Confetra**, il 16 novembre torna Agorà Martedì 16 novembre 2021, ore 9.30. "Finalmente di nuovo in presenza, almeno in parte. La nostra "Piazza" simbolica di analisi, confronto, riflessione, proposta, giunge alla sua quarta edizione. In un anno assolutamente particolare, ed in una fase storica assolutamente particolare, per mille ragioni. Il PNRR, r e c e n t e m e n t e definitivamente approvato in sede Ecofin, è giunto ai nastri di partenza. 61 miliardi di euro sono destinati ad investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica: oltre il 25% dell'intera dotazione economica del NGEU Italia. Risorse e riforme che si spalmano trasversalmente su 4 delle 6 Missioni che compongono il Piano Nazionale, e già questa è una notizia. Anzi, una doppia notizia: al nostro Settore è riconosciuto un ruolo assolutamente centrale per la ripartenza del Paese, ed una funzione trasversale a supporto dell'intero sistema economico nazionale. E' la prima volta nella storia recente del Paese, ed è un risultato nulla a fatto scontato. Quante volte

l'abbiamo detto in questi anni: la logistica rappresenta una industry assolutamente particolare, una commodity strumentale all'intero tessuto produttivo nazionale, il sistema circolatorio dell'economia reale. Senza una logistica efficiente e competitiva, non potranno mai esserci consumi, investimenti e produzione industriale efficienti e competitivi. Quindi, logistica ed industria produttrice vanno ripensate insieme, come i due asset coerenti di un modello di sviluppo unitario e complessivo. Ne va del futuro del Paese, della sua capacità di presidiare con protagonismo i mercati globali. Resilienza, Digital Transformation, Green Transition, Economia delle Connessioni: il momento è ora. Siamo di fronte ad un bivio: imboccare la via dello sviluppo che sposta le statistiche, e che ci consenta di archiviare definitivamente le tante diseconomie strutturali che tarpano le ali al Paese da oltre 30 anni, oppure vivacchiare sperando di recuperare - più o meno - rispetto al 2019 ed al pre-Covid. La vulnerabilità delle catene del valore e degli approvvigionamenti globali è ormai tema di dibattito

pubblico, basti leggere le conclusioni dell'ultimo G7 in Cornovaglia. Il blocco di Suez per 10 giorni ha mandato il mondo in tilt. Ciò che oggi sta succedendo con l'impennata dei costi dell'elio, e quindi dei microchip, e che ha prodotto un grave rallentamento della produzione globale di automotive, domani potrebbe accadere con le terre rare ed impattare sulla produzione di smart phone, computer, elettrodomestici. Risorse naturali - produzione - distribuzione: prima e dopo ogni anello di questa catena c'è il trasporto e la logistica a cucire fasi, momenti, passaggi. Ecco la sfida: accompagnare il processo di ricostruzione economica del Paese ripartendo da un binomio, logistica - economia reale - troppo spesso in Italia dimenticato." Guido Nicolini - Presidente **Confetra** Per maggiori info <https://agora.confetra.com/>

Logistica, lavoro - Confetra incontra il governo sui temi di sicurezza e salute

05 Aug, 2021

ROMA - "Ci sono questioni urgenti che riguardano il **mondo del lavoro nel nostro Settore**, e siamo pronti ad affrontarle" - ha dichiarato il **presidente** di Confetra, **Guido Nicolini**, annunciando l'ultima tornata di riunioni ed incontri con i rappresentanti del governo, prima della pausa estiva.

"Domani parteciperemo all'incontro convocato dai **ministri Orlando e Speranza** sui **temi della sicurezza e della salute**".

" **Questi due ultimi aspetti**" - **ha sottolineato il presidente della CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA** - "**restano la stella polare per l'auspicata ripartenza del Paese: senza salute non potrà esserci fiducia, mercato, ripresa dei consumi, della produzione, del commercio internazionale**. Ma c'è un "ma".

Le aziende devono essere messe anche in condizione di operare, lavorare, programmare le proprie attività, seppur in condizioni eccezionali come sono quelle che stiamo vivendo. Non è **giusto tenere lavoratori, con il Green Pass ed il ciclo vaccinale completato, in quarantena**, solo perché sono stati in contatto con una persona o un collega positivo. Perdere per 11 giorni uno o più dipendenti, anche se protetti dal vaccino, solo perché in astratto potenzialmente contagiati o contagiosi, non è organizzativamente sostenibile. Ci sono, fortunatamente e proprio grazie ai vaccini, pochissime possibilità che ciò accada. Si proceda allora con i tamponi, anche frequenti, per le verifiche del caso, ma non ci si guarnissero inutilmente uffici e postazioni lavorative di risorse umane.

Questo chiederemo a Orlando e Speranza" ha concluso Nicolini, che poi ha anticipato la posizione di Confetra anche in vista dell'**incontro con il ministro del Lavoro - previsto per lunedì 9 agosto** - sulla riforma degli Ammortizzatori Sociali: "i principi generali del Documento che ci è stato sottoposto ci convincono. Dobbiamo rilevare due temi, che ci auguriamo a settembre possano poi essere approfonditi.

Il primo riguarda la necessità di pensare interventi che non impattino sui costi delle imprese dei servizi. Sarebbe paradossale che chiedendo da tempo di ridurre il cuneo fiscale lato imprese, ci trovassimo poi a commentare proposte che, al contrario, estendono anche ai settori non manifatturieri i gravosi oneri della CIG, al posto dell'attuale FIS.

In secondo luogo, va **posta assolutamente in essere una azione seria di semplificazione degli strumenti di sostegno al reddito**. Non è possibile che la regolazione sia in capo a Governo e Parlamento, l'istruttoria alle Regioni, l'assenso sia legato all'esito dei negoziati con i Sindacati, l'effettiva erogazione infine in capo all'INPS.

É una **procedura farraginoso**, eccessivamente intermediata da troppi livelli amministrativi, e tra l'altro con tempi biblici. Infatti, durante la crisi Covid, la maggior parte delle nostre imprese ha preferito anticipare i versamenti mensili ai lavoratori per contribuire alla tenuta sociale del Paese nei mesi più drammatici. Ma ciò non è né normale né giusto, crea ulteriori problemi finanziari alle aziende, ed espone i lavoratori ad ingiuste disparità di trattamento effettivo a seconda della solidità dell'impresa presso la quale essi operano” ha concluso il presidente Nicolini.

Confetra: doppio vertice con ministri Orlando e Speranza. Nicolini, ci sono questioni urgenti per la logistica

Author : com

Date : 5 Agosto 2021

(FERPRESS) - Roma, 5 AGO - Ultima tornata di riunioni ed incontri, per la Confederazione, prima della pausa estiva. Ha dichiarato il Presidente di Confetra Guido Nicolini: "Ci sono questioni urgenti che riguardano il mondo del lavoro nel nostro Settore, e siamo pronti ad affrontarle.

Domani parteciperemo all'incontro convocato dai Ministri Orlando e Speranza sui temi della sicurezza e della salute. Questi due ultimi aspetti restano la stella polare per l'auspicata ripartenza del Paese: senza salute non potrà esserci fiducia, mercato, ripresa dei consumi, della produzione, del commercio internazionale. Ma c'è un "ma". Le aziende devono essere messe anche in condizione di operare, lavorare, programmare le proprie attività, seppur in condizioni eccezionali come sono quelle che stiamo vivendo. Non è giusto tenere lavoratori, con il Green Pass ed il ciclo vaccinale completato, in quarantena, solo perché sono stati in contatto con una persona o un collega positivo. Perdere per 11 giorni uno o più dipendenti, anche se protetti dal vaccino, solo perché in astratto potenzialmente contagiati o contagiosi, non è organizzativamente sostenibile. Ci sono, fortunatamente e proprio grazie ai vaccini, pochissime possibilità che ciò accada. Si proceda allora con i tamponi, anche frequenti, per le verifiche del caso, ma non ci sguarnissero inutilmente uffici e postazioni lavorative di risorse umane".

"Questo chiederemo a Orlando e Speranza" ha concluso Nicolini, che poi ha anticipato la posizione di Confetra anche in vista dell'incontro con il Ministro del Lavoro - previsto per lunedì 9 - sulla riforma degli Ammortizzatori Sociali: "I principi generali del Documento che ci è stato sottoposto ci convincono. Dobbiamo rilevare due temi, che ci auguriamo a settembre possano poi essere approfonditi.

Il primo riguarda la necessità di pensare interventi che non impattino sui costi delle imprese dei servizi. Sarebbe paradossale che chiedendo da tempo di ridurre il cuneo fiscale lato imprese, ci trovassimo poi a commentare proposte che, al contrario, estendono anche ai settori non manifatturieri i gravosi oneri della CIG, al posto dell'attuale FIS.

In secondo luogo, va posta assolutamente in essere una azione seria di semplificazione degli strumenti di sostegno al reddito. Non è possibile che la regolazione sia in capo a Governo e Parlamento, l'istruttoria alle Regioni, l'assenso sia legato all'esito dei negoziati con i Sindacati, l'effettiva erogazione infine in capo all'INPS. È una procedura farraginoso, eccessivamente intermediata da troppi livelli amministrativi, e tra l'altro con tempi biblici. Infatti, durante la crisi Covid, la maggior parte delle nostre imprese ha preferito anticipare i versamenti mensili ai lavoratori per contribuire alla tenuta sociale del Paese nei mesi più drammatici. Ma ciò non è né normale né giusto, crea ulteriori problemi finanziari alle aziende, ed espone i lavoratori ad ingiuste disparità di trattamento effettivo a seconda della solidità dell'impresa presso la quale essi operano" ha concluso il Presidente.

Lavoro e trasporti: le prossime sfide



ROMA – “Ci sono questioni urgenti che riguardano il mondo del lavoro nel nostro settore, e siamo pronti ad affrontarle”. Prima dello stop estivo, il presidente di **Confetra Guido Nicolini** parla dell’incontro di domani convocato dai ministri **Andrea Orlando** e **Roberto Speranza** sui temi **della sicurezza e della salute**.

“Questi due ultimi aspetti restano la stella polare per l’auspicata ripartenza del Paese: senza salute non potrà esserci fiducia, mercato, ripresa dei consumi, della produzione, del commercio internazionale”.

Ma per Nicolini c'è un "ma": "Le aziende devono essere messe anche in condizione di operare, lavorare, programmare le proprie attività, seppur in condizioni eccezionali come sono quelle che stiamo vivendo. Non è giusto tenere lavoratori, con il Green Pass ed il ciclo vaccinale completato, in quarantena, solo perché sono stati in contatto con una persona o un collega positivo.

Perdere per 11 giorni uno o più dipendenti, anche se protetti dal vaccino, solo perché in astratto potenzialmente contagiati o contagiosi, non è organizzativamente sostenibile.

Ci sono, fortunatamente e proprio grazie ai vaccini, pochissime possibilità che ciò accada. Si proceda allora con i tamponi, anche frequenti, per le verifiche del caso, ma non ci sguarnissero inutilmente uffici e postazioni lavorative di risorse umane".

Se questo sarà chiesto domani ai due ministri, quello su cui si andrà a porre l'attenzione durante la riunione con il ministro del Lavoro lunedì 9 sarà la **riforma degli Ammortizzatori sociali**: "I principi generali del documento che ci è stato sottoposto ci convincono. Dobbiamo rilevare due temi, che ci auguriamo a Settembre possano poi essere approfonditi".

Il primo a cui fa riferimento Nicolini riguarda la necessità di pensare interventi che non impattino sui costi delle imprese dei servizi: "Sarebbe paradossale che chiedendo da tempo di ridurre il cuneo fiscale lato imprese, ci trovassimo poi a commentare proposte che, al contrario, estendono anche ai settori non manifatturieri i gravosi oneri della Cig, al posto dell'attuale Fis".

La seconda questione presa in esame sarà quella su una seria azione di semplificazione degli strumenti di sostegno al reddito. "Non è possibile che la regolazione sia in capo a Governo e Parlamento, l'istruttoria alle Regioni, l'assenso sia legato all'esito dei negoziati con i Sindacati, l'effettiva erogazione infine in capo all'Inps.

È una procedura farraginoso, eccessivamente intermediata da troppi livelli amministrativi, e tra l'altro con tempi biblici. Infatti, durante la crisi Covid, la maggior parte delle nostre imprese ha preferito anticipare i versamenti mensili ai lavoratori per contribuire alla tenuta sociale del Paese nei mesi più drammatici. Ma ciò non è né normale né giusto, crea ulteriori problemi finanziari alle aziende, ed espone i lavoratori ad

ingiuste disparità di trattamento effettivo a seconda della solidità dell'impresa presso la quale essi operano".

Traffico ligure in tilt, la logistica non ci sta più «Ora un commissario»

Confetra: «Traffici in calo fino al 15%, rischiamo di perdere due miliardi in due anni. Serve più tempo a muovere le merci tra Milano e Genova che da Rotterdam»

Silvia Pedemonte
Roberto Sculli / GENOVA

La situazione è a tal punto critica, e lo è da così tanto tempo, che un flusso stimato in 900 mila container l'anno, in arrivo e in partenza dal cuore industriale del Paese, non passa (più) per Genova, porto naturale della pianura Padana, e prende la strada degli scali del nord Europa. «È un paradosso - dice Alessandro Laghezza, presidente ligure di Confetra - ma i limiti infrastrutturali del nostro territorio rendono più efficiente il trasporto di merci verso Rotterdam, in particolare, anche grazie ai tunnel svizzeri del Gottardo e del Ceneri. A volte non basta una giornata di lavoro per muoversi tra Milano e Genova e questo la dice lunga. La migrazione di operatori verso il Nord non è un fenomeno generalizzato, ma le tendenze ci allarmano. Siamo alle prese con uno scenario da calamità naturale, protratta nel tempo. Per questo, chiediamo interventi straordinari».

EMERGENZA CRONICA

Nel pieno di una ormai perenne stagione di cantieri, che rischia di complicarsi con l'imminente chiusura della carreggiata nord della A10, tra Aeroporto e Pra', dal 16 ago-

sto, è la confederazione che riunisce il mondo della logistica e dei trasporti - 21 le sigle rappresentate - a chiedere un intervento del governo. Con il varo di una legge ad hoc e la

nomina di un commissario, che si occupi di tirar fuori il primo polo portuale d'Italia da una frustrante e costosissima emergenza: il 2020 ha polverizzato un miliardo, altrettanti soldi si stanno perdendo

per strada nel 2021, e i traffici mancanti sono stimati tra il 10 e il 15%. In crescita, se la situazione non dovesse normalizzarsi. «Esiste un danno diretto, e un altro legato al fermo dei mezzi. D'altro canto, c'è un margine di recupero molto importante, se la situazione si dovesse risolvere, che stimiamo fino a un 20-30%, con enormi, ulteriori potenzialità una volta com-

pletati il Terzo valico e la Pontremolese. Con maggiore competitività si potrebbe aggredire la zona del centro Europa, che vale 10 milioni di container».

SOSTEGNI ALLE AZIENDE

Invece, le ferrovie sono oggi quelle che sono e sulle autostrade si viaggia spesso e volentieri a passo d'uomo. Il coordinamento di spedizionieri, terminalisti, trasportatori, corrieri e agenti marittimi, cui fa riferimento un migliaio di aziende, evidenzia come la prospettiva di anni di cantieri non possa essere affrontata con strumenti ordinari. «Inizialmente l'elemento critico era stato individuato solo nel Morandi, ma il passare del tempo ha dimostrato altro: il crollo sulla A6 Savona-Torino, le gallerie a partire dalle Bertè, senza dimenticare il ponte di Albiano, al

confine tra Liguria e Toscana, sono il segno di un'emergenza ormai cronica, che non riguarda soltanto il nodo di Genova ma l'intero territorio. I danni sono nel breve, soprattutto per l'autotrasporto, che vede i livelli di produttività calare drasticamente, con costi supplementari facilmente immaginabili. E, nel medio e lungo periodo, con un danno di sistema che vede determinati traffici non transitare più per

gli scali della Liguria».

«ATTUIRE I DANNI ECONOMICI»

Per Confetra la risposta sta nella nomina di un commissario - «potrebbe essere anche il presidente della Regione, Toti» - che coordini il ripristino e l'ampliamento delle autostrade ma anche delle ferrovie. «Una figura che lavori con Regione, Comuni, Fs, Anas e concessionari autostradali in modo che i lavori abbiano il minore impatto possibile». Al contempo, continua Laghezza, «è necessaria una legge, analoga al decreto Genova, per attuare i danni economici, che si estendono a tutte le attività, e per sostenere le aziende che vivono questa fa-

se difficile che durerà almeno cinque anni. I porti liguri, che



avevano un trend di crescita, hanno risentito del fenomeno Covid e non riescono a riprendere a causa dei colli di bottiglia infrastrutturali». La medesima richiesta di Confetra è stata avanzata nelle ultime ore anche dalla Regione. Lo stesso Toti fa sapere che ne discuterà con il ministro alle Infrastrutture, Enrico Giovannini, in occasione della sua visita a Genova, il 14 agosto, nel giorno della commemorazione del disastro del Morandi. Sul tema interviene anche l'assessore allo Sviluppo economico, Andrea Benveduti. «Alla luce degli accadimenti che paralizzano il traffico au-

tostradale e in parte anche urbano, pur comprendendo la necessità di attuare interventi che possano innalzare la sicurezza di chi viaggia, durante la riunione periodica del tavolo tecnico abbiamo chiesto al ministro di avviare un significativo intervento per una situazione che da tempo ha oltrepassato i limiti della tollerabilità civile ed economica». Anche per la Regione il commissario dovrebbe avere tra le funzioni quella di coordinare le azioni, «per gestire al meglio i lavori, limitando quanto più possibile i disagi sulla rete urbana ed extraurbana».

CATEGORIA ESASPERATA

Il tempo - sottolineano i verti-

ci di Confetra - stringe. «Mi preme sottolineare - conclude Laghezza - come la disciplina delle categorie coinvolte, a partire da quella dell'auto-transporto, sia stata straordinaria. Non si sono mai verificati blocchi o altre azioni di forza che potrebbero scaturire dalla prolungata esasperazione, non soltanto delle aziende ma anche delle singole persone. Purtroppo è anche difficile citare episodi specifici di paralisi del traffico. Il problema è costante e i tempi sono antieconomici. A volte l'impatto è perfino poco percepito da chi vive fuori Liguria ma di tempo per agire non ce n'è davvero più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Coda sulla A10 in direzione di Genova

RAI NET/RAI

900.000

i container diretti ogni anno dall'Italia Settentrionale ai porti del Nord Europa

-15%

i traffici mancanti da e per la Liguria secondo le stime della Confetra

10

il valore, in milioni di container, delle aree che potenzialmente la Liguria può servire

20-30%

il margine di recupero dei traffici in Liguria una volta normalizzata la situazione



ALESSANDRO LAGHEZZA
PRESIDENTE
CONFETRA LIGURIA

«Penso sia necessaria una legge analoga al decreto Genova, per attutire i danni di una fase che durerà almeno cinque anni»



GIOVANNI TOTI
PRESIDENTE DELLA
REGIONE LIGURIA

«Parlerò con il ministro Giovannini dell'ipotesi di trovare una figura per gestire questa grave situazione»

Confetra: “Le aziende devono essere messe in condizione di lavorare”

“Non è giusto tenere lavoratori, con il Green Pass ed il ciclo vaccinale completato, in quarantena, solo perché sono stati in contatto con una persona o un collega positivo”

Roma – Ultima tornata di riunioni ed incontri, per Confetra, prima della pausa estiva. Lo annuncia il presidente Guido Nicolini: “Ci sono questioni urgenti che riguardano il mondo del lavoro nel nostro settore, e siamo pronti ad affrontarle”.

“Venerdì parteciperemo all’incontro convocato dai ministri **Orlando e Speranza** sui temi della sicurezza e della salute. Questi due ultimi aspetti restano la stella polare per l’auspicata ripartenza del Paese: senza salute non potrà esserci fiducia, mercato, ripresa dei consumi, della produzione, del commercio internazionale. Ma c’è un “ma”. Le aziende devono essere messe anche in condizione di operare, lavorare, programmare le proprie attività, seppur in condizioni eccezionali come sono quelle che stiamo vivendo. Non è giusto tenere lavoratori, con il Green Pass ed il ciclo vaccinale completato, in quarantena, solo perché sono stati in contatto con una persona o un collega positivo. Perdere per 11 giorni uno o più dipendenti, anche se protetti dal vaccino, solo perché in astratto potenzialmente contagiati o contagiosi, non è organizzativamente sostenibile. Ci sono, fortunatamente e proprio grazie ai vaccini, pochissime possibilità che ciò accada. Si proceda allora con i tamponi, anche frequenti, per le verifiche del caso, ma non ci sguarnissero inutilmente uffici e postazioni lavorative di risorse umane”.

“Questo chiederemo a Orlando e Speranza” ha concluso **Nicolini**, che poi ha anticipato la posizione di Confetra anche in vista dell’incontro con il Ministro del Lavoro – previsto per lunedì 9 – sulla riforma degli ammortizzatori sociali: “I principi generali del Documento che ci è stato sottoposto ci convincono. Dobbiamo rilevare due temi, che ci auguriamo a settembre possano poi essere approfonditi”.

“Il primo riguarda la necessità di pensare interventi che non impattino sui costi delle imprese dei servizi. Sarebbe paradossale che chiedendo da tempo di ridurre il cuneo fiscale lato imprese, ci trovassimo poi a commentare proposte che, al contrario, estendono anche ai settori non manifatturieri i gravosi oneri della **CIG**, al posto dell’attuale **FIS**”.

“In secondo luogo, va posta assolutamente in essere una azione seria di semplificazione degli strumenti di sostegno al reddito. Non è possibile che la regolazione sia in capo a Governo e **Parlamento**, l’istruttoria alle Regioni, l’assenso sia legato all’esito dei negoziati con i Sindacati, l’effettiva erogazione infine in capo all’INPS. È una procedura farraginoso, eccessivamente intermediata da troppi livelli amministrativi, e tra l’altro con tempi biblici. Infatti, durante la crisi Covid, la maggior parte delle nostre imprese ha preferito anticipare i versamenti mensili ai

lavoratori per contribuire alla tenuta sociale del Paese nei mesi più drammatici. Ma ciò non è né normale né giusto, crea ulteriori problemi finanziari alle aziende, ed espone i lavoratori ad ingiuste disparità di trattamento effettivo a seconda della solidità dell'impresa presso la quale essi operano”.

Per Confetra doppio vertice con i ministri Orlando e Speranza

Ultima tornata di riunioni ed incontri, per la Confederazione, prima della pausa estiva. Ha dichiarato il Presidente di Confetra Guido Nicolini:

“Ci sono questioni urgenti che riguardano il mondo del lavoro nel nostro Settore, e siamo pronti ad affrontarle. Parteciperemo all'incontro convocato dai Ministri Orlando e Speranza sui temi della sicurezza e della salute. Questi due ultimi aspetti restano la stella polare per l'auspicata ripartenza del Paese: senza salute non potrà esserci fiducia, mercato, ripresa dei consumi, della produzione, del commercio internazionale. Ma c'è un “ma”.

Le aziende devono essere messe anche in condizione di operare, lavorare, programmare le proprie attività, seppur in condizioni eccezionali come sono quelle che stiamo vivendo. Non è giusto tenere lavoratori, con il Green Pass ed il ciclo vaccinale completato, in quarantena, solo perché sono stati in contatto con una persona o un collega positivo. Perdere per 11 giorni uno o più dipendenti, anche se protetti dal vaccino, solo perché in astratto potenzialmente contagiati o contagiosi, non è organizzativamente sostenibile.

Ci sono, fortunatamente e proprio grazie ai vaccini, pochissime possibilità che ciò accada. Si proceda allora con i tamponi, anche frequenti, per le verifiche del caso, ma non ci sguarnissero inutilmente uffici e postazioni lavorative di risorse umane”.

“Questo chiederemo a Orlando e Speranza”

ha concluso Nicolini, che poi ha anticipato la posizione di Confetra anche in vista dell'incontro con il Ministro del Lavoro - previsto per lunedì 9 - sulla riforma degli Ammortizzatori Sociali:

“I principi generali del Documento che ci è stato sottoposto ci convincono. Dobbiamo rilevare due temi, che ci auguriamo a settembre possano poi essere approfonditi.

Costi, burocrazia e fatica: le tre ragioni per cui non si trovano camionisti in Italia

Confindustria lancia l'allarme e chiede più immigrati da mettere alla guida. Ma i motivi della carenza sono più profondi

[By Claudio Paudice](#)

Chi è nel campo la mette così: “Il nostro è un mestiere che ti costringe a mangiare quando non hai fame e a dormire quando non hai sonno”. Anche per questo, ma non solo per questo, si fatica sempre di più a trovare persone disposte a farlo. Anita, l’associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto, ha lanciato sul Sole24Ore l’allarme sulla carenza di camionisti che rischia seriamente nei prossimi mesi di ripercuotersi sulla capacità delle aziende di rifornirsi di beni, inclusi quelli di prima necessità. L’associazione che fa capo a Viale dell’Astronomia si è appellata all’esecutivo guidato da Mario Draghi per inserire nel prossimo Decreto Flussi il settore dell’autotrasporto: si tratta del provvedimento con il quale il Governo periodicamente stabilisce le quote di ingresso di cittadini extracomunitari per motivi di lavoro subordinato, autonomo e stagionale. Secondo Confindustria, insomma, per ovviare alla mancanza di autisti di veicoli commerciali, una misura tampone potrebbe essere quella di inserire una quota ad hoc per il settore specifico (e non per tutto il comparto della logistica, come già avviene) che permetta di reclutare personale straniero disposto a lavorare sui mezzi pesanti. I giovani italiani senza lavoro, verrebbe da pensare, non vogliono fare un mestiere che li terrebbe lontani dalla famiglia per settimane, sulla strada per molte ore di fila e li costringerebbe a dormire nell’abitacolo in condizioni poco confortevoli. In realtà, le ragioni sono più complesse e nemmeno un decreto flussi ad hoc sarebbe risolutivo nel breve e medio periodo, come riconosciuto dalla stessa associazione confindustriale.

“Premesso che già attualmente metà dei camionisti è di origine straniera, con la Romania che fa da serbatoio di manodopera nel campo, la carenza di autisti di veicoli commerciali è un fenomeno che registriamo da tempo, non certo da oggi”, dice all’HuffPost Guido Rossi, direttore di Astra Trasportatori Associati. “Le ragioni di questa carenza sono almeno tre. Prima tra tutti: i costi di accesso”. Per guidare un mezzo pesante infatti serve una patente e una carta di qualificazione del conducente (CqC) per le merci. “Se un ragazzo vuole diventare operaio, va sul cantiere e impara il mestiere, per un camionista non è così”. I costi per ottenere la documentazione necessaria per lavorare possono variare da regione a regione, ma in media per ottenere la patente e la CqC i prezzi si aggirano intorno ai 4500 euro, a volte anche qualcosa in più. “L’esame non è semplice da

superare, bisogna studiare, ma è chiaro che i costi da sostenere all'inizio prima di intraprendere il mestiere possono rivelarsi proibitivi per molte persone”.

I prezzi praticati da autoscuole e motorizzazioni per patenti e Cqc fungono in altre parole da barriera d'accesso alla professione e sono uno dei motivi all'origine della carenza di lavoratori nel comparto, una tendenza che si protrae da più di un ventennio. Da quando, cioè, lo Stato ha sospeso il servizio militare di leva. Non a caso molti camionisti - ma anche gli autisti più anziani impiegati nei trasporti pubblici locali - hanno ottenuto patente e cqc sotto le armi, quando c'era da guidare i mezzi militari, ovviamente senza sostenere gli alti costi oggi richiesti per poter guidare i mezzi pesanti. “Certo, c'è anche un aspetto culturale e questa è la seconda ragione per cui questa carenza di camionisti è in costante aumento”, prosegue il direttore di Astra. “Come in tanti altri campi, anche nel nostro settore vediamo una perdita di interesse per i lavori cosiddetti manuali. E questo nonostante nel settore dell'autotrasporto, la fascia di aziende di media qualità offrono un alto livello di contrattualizzazione e di stabilità lavorativa, ovviamente al netto di sacche di illegalità presenti in tutti i settori dell'industria”.

C'è poi una terza ragione, elenca Rossi, dietro la mancanza di autisti di mezzi pesanti che interessa, ovviamente ma indirettamente, lo stile di vita a cui sono costretti i lavoratori. “Con l'introduzione dei regolamenti Ue validi in tutta Europa sui tempi di guida e di riposo si è provato, col sacrosanto intento di tutelare i lavoratori, di salvaguardarne la salute e la sicurezza. A distanza di anni dall'adozione le norme si sono rivelate un boomerang, anche per gli autisti stessi”. Oggi chi guida un camion è registrato da una sorta di scatola nera, il cronotachigrafo digitale che tiene conto di ogni attività dell'autista: quando guida, quando è fermo, quando riposa, e via dicendo. “Ma questo sistema, nobile nelle intenzioni, ha finito per scaricare le inefficienze dell'intera catena logistica sull'ultimo anello, quello appunto dell'autotrasporto”. Se un contenitore da caricare sul tir subisce un ritardo nei tempi di scarico, le ore perse dall'autista andranno a impattare sull'intera organizzazione del suo viaggio, facendo slittare ore di riposo e di guida. “Gli operatori internazionali che gestiscono la catena logistica si disinteressano di queste norme, per cui alla fine i ritardi e le inefficienze si ripercuotono tutte sul camionista”. Non solo: se l'autista si trova vicino casa o nei pressi di un punto di ritrovo, un tempo poteva recarsi lì per riposarsi. Oggi, a causa delle norme stringenti, capita sempre più spesso che debba fermarsi per dormire a orari non appropriati e in posti per nulla attrezzati alla sosta. Perché il cronotachigrafo registra tutto e se le ore di guida e riposo non combaciano con quelle prestabilite dalle norme, scatta l'inevitabile sanzione. E poi le infrastrutture, strade e autostrade, specialmente in Italia, non versano in condizioni particolarmente brillanti.

“Se la merce viene caricata alle 20, e non alle 16 come previsto, al guidatore è saltata completamente tutta la sua tabella di marcia”, dice Rossi. “Il vero problema è come rendere più efficiente tutta la filiera logistica dal punto di vista organizzativo, anche attraverso la tecnologia che oggi abbiamo a disposizione, senza scaricare i ritardi sempre sui soliti, sui camionisti. E sia chiaro, il mio non è un invito ad abbandonare le tutele per i lavoratori, oggi inquadrate in norme europee piuttosto cervellotiche, ma a riflettere se siano sufficientemente efficaci”.

La difficoltà nel trovare camionisti non riguarda solo l'Italia ma è un problema occidentale. Negli Stati Uniti la concorrenza tra le aziende dell'autotrasporto è alta, i camionisti molto ricercati e i salari in aumento eppure l'American Trucking Association (Ata) stima una carenza di 100mila lavoratori entro il 2023. La Gran Bretagna, anche a causa Brexit, è alle prese con le stesse difficoltà. Una penuria che ha radici profonde e non certo nuove, ma che non si può certo pensare di risolvere con un Decreto Flussi e lavoratori provenienti da paesi esotici.

Logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno: 1,2 miliardi per i porti e 630 mln per le Zes

NAPOLI – Prima edizione degli Stati Generali della logistica del Mezzogiorno, occasione importante di confronto ed analisi, come ha sottolineato in chiusura il presidente di **Confetra** Guido Nicolini.

“È ovvio che non si può ridurre il dibattito trasportistico, sul ruolo strategico dell'Italia in Europa e nel mondo, ai porti “ascellari”, all'area logistica milanese, al Corridoio Ten T Reno-Alpi ed alla Torino-Lione. Ma è altrettanto vero che il Mezzogiorno deve mettere a fuoco una sua mission geo-strategica distintiva, una sua vocazione logistica, e soprattutto deve ripensarsi come una grande macro regione europea di oltre 20 milioni di abitanti che si candida a svolgere una funzione peculiare e ad alto valore aggiunto dal punto di vista geoeconomico per il Paese e per l'Europa.”

Mara Carfagna, ministro per il Sud, ha contribuito al dibattito con un messaggio chiaro ben accolto dalla platea: “Nel Pnrr

sono stanziati 1,2 miliardi di euro per i porti meridionali e 630 milioni per le Zes di qui al 2026. Dalla collaborazione istituzionale e da quella pubblico-privati può venire la svolta in grado di intercettare le nuove opportunità nascenti dall'Africa e dal Mediterraneo”.

I numeri parlano di un vero e proprio gap logistico, come ha ricordato Ennio Cascetta, soprattutto se si va a studiare il segmento ferroviario: “L'AV in 10 anni ha contribuito al PIL nazionale con 42 miliardi di euro. Nelle province dotate di AV, il PIL è cresciuto in media il 5% in più rispetto a quelle sprovviste. Ma siccome l'AV finisce a Salerno, paradossalmente l'AV ha accresciuto di 10 punti il divario Nord-Sud.”

Gli investimenti di Rfi in questo senso riguardano, ha spiegato la presidente Anna Masutti, gli adeguamenti prestazionali su modulo, sagoma e carico assiale, cuore degli interventi di Rfi rispetto a Zes e Pnrr Mezzogiorno.

Uno sguardo ai porti rivela come quelli meridionali e sud europei più in generale possano trarre vantaggio dalla prossimità territoriale rispetto al Mediterraneo, guadagnando fette di mercato rispetto ai porti del Northern Range: “A condizione che Zes e connessioni retroportuali decollino sul serio” evidenzia Alessandro Panaro di SRM.

Si è parlato anche di coesione territoriale raggiungibile grazie al Piano nazionale. Per Giuseppe Catalano, capo della STM del Mims, ha evidenziato come “tutto il PNRR abbia il grande obiettivo trasversale della coesione territoriale.

“Il Pnrr è una sfida irripetibile” ha commentato la vice ministro Teresa Bellanova nelle conclusioni. “Trasporti, Logistica, Mobilità sono centrali nella strategia di rilancio del Paese. 62 miliardi sono destinati al macro settore che voi rappresentate” ha continuato.

“Il Mezzogiorno e le sue classi dirigenti devono vincere tale



Guido Nicolini

sfida, per riempire di contenuti e concretezza il vantaggio competitivo legato alla collocazione geografica del Sud al centro del Mediterraneo. La sostenibilità ambientale, ma anche economica e sociale, sarà la chiave di volta di tutte le politiche volte a riammagliare e riconnettere logistica, industria, turismo, agricoltura. Infrastrutture, innovazione, filiere produttive, territorio: ricostruiamo un Mezzogiorno protagonista anche combattendo i mali storici del fatalismo e dell'autoreferenzialità”.

Il caso

«Container, la crisi durerà a lungo Cerchiamo camionisti tra gli afghani»

L'allarme per i trasporti oceanici e i ritardi nelle consegne finali: «Iniziati gli stop alle importazioni»

VENEZIA Da un lato la crisi dei container, che sta rendendo impossibili i trasporti navali oceanici e provocando le prime rinunce alle importazioni e che, a sentire gli addetti ai lavori, durerà a lungo. Ma, a valle di questo collo di bottiglia, ce n'è un secondo non meno rilevante, rappresentato dai camion fermi per mancanza di autisti. Con ritardi finali nelle consegne magari giustificati con il primo fattore. A legare le questioni e a porre l'accento su questo tema, finora rimasto in ombra rispetto a quello globale delle merci via mare, nei giorni in cui si moltiplica la preoccupazione sulla crisi dei trasporti navali, è Damaso Zanardo, presidente dell'omonima società di servizi logistici di Marghera, il quale non fa mistero di aver contattato, nelle ultime ore, gli uffici della Farnesina, per vedere se fra gli afghani rifugiati in Italia vi siano guidatori esperti e manutentori di automezzi pesanti.

«Si presentasse domani mattina al cancello una dozzina di persone con queste capacità – assicura Zanardo – ci sarebbe per tutte un'assunzione immediata e con stipendi da fare invidia. È mai possibile che in un Paese come l'Italia in cui, nonostante tutti gli sforzi compiuti in 30 anni, il 92% delle merci viaggia ancora su gomma, nessuno abbia mai pensato ad una scuola di formazione per autisti? E, soprattutto, a cosa si deve la costante demonizzazione del camionista, il 'bisonte della strada' che inquina e provoca incidenti, a causa della quale si sta via via riducendo il numero di chi si avvicina a questo mestiere? Eppure la cabina di un camion oggi è dotata di una tecnologia e di un comfort migliori che in



una Porsche».

La questione parallela, aggiunge ancora Zanardo, è quella degli autotrasportatori stranieri che, accettando di operare all'estero, prediligono Paesi con meno pressione fiscale e contributiva, in primis tedeschi: «Non a caso Germania e Austria hanno una cultura da sempre rivolta al mondo della logistica, con tanto di scuole professionali dedicate. In sostanza, oggi in Italia sono scoperti almeno 30 mila posti da autista, anche con retribuzioni vicine ai tremila euro al mese, mentre camion con prodotti finiti pronti ad essere caricati stanno fermi sui piazzali delle aziende e nelle piattaforme degli spedizionieri».

Se uno dei limiti alla ripresa del dopo Covid è dato dalla lentezza nel recapito delle merci ai committenti, è il messaggio in filigrana, la giustificazione del mancato ricevimento di materia prima o semilavorati dai fornitori extra-europei non è sempre sostenibile. C'è una componente del problema tutta do-

Alle stelle

Operazioni di carico di container all'Interporto di Padova. I prezzi dei trasporti marittimi si sono moltiplicati per dieci in pochi mesi

mestica e che ha origine in una miopia nella programmazione industriale e nelle conseguenti mancate previsioni dei fabbisogni occupazionali. «Per decenni abbiamo venduto ai cinesi vecchi impianti per produrre oggetti che, tornati in patria, avremmo poi distribuito sui mercati occidentali con forti margini. Ma adesso gli asiatici hanno capito di essere in grado di arrivare direttamente al consumatore, hanno navi e partecipazioni nei nostri porti e saranno presto i padroni della Via della Seta. Tutto ampiamente pronosticato. Che titolo abbiamo noi, adesso – chiude Zanardo – di eccepire sui costi da loro praticati nei trasporti?».

Si tratta di un quadro complessivo non destinato a migliorare a breve, almeno a sentire il veneziano Andrea Scarpa, vicepresidente nazionale di Fedespedi, la Federazione italiana degli spedizionieri industriali. «Di fronte a questa crisi, che di certo non terminerà a breve, si può ragionevolmente ipotizzare – è il suo punto di vi-

sta – l'esistenza di un cartello fra i principali armatori del mondo, cioè gli europei e qualche asiatico, visto che le condizioni poste dalle varie compagnie oscillano al massimo sui 100 dollari in più o in meno su una base di 12 mila a container. Alcuni fra i nostri clienti, specie per merci di scarso valore come mobili in rattan o giocattoli, hanno già rinunciato alle importazioni. Sulla dinamica in atto c'è un'indagine in corso della Federal Maritime Commission, agenzia americana indipendente la cui opera è resa più agevole dal fatto che gli Usa non possiedono significative compagnie di navigazione».

E ancora: «Il fenomeno della lievitazione dei prezzi – prosegue Scarpa – è comunque iniziato prima della ripresa dell'economia mondiale post Covid, quando, anzi, i movimenti erano inferiori di circa il 10% rispetto alla media. Abbiamo cioè seri elementi per sospettare che oggi la carenza di imbarcazioni sia creata artificialmente anche alla luce del fatto che i proventi realizzati dal sistema del trasporto navale commerciale nei primi sei mesi di quest'anno sono decuplicati rispetto allo stesso periodo del 2020». Detto tutto ciò, come si può reagire? «La nostra associazione europea di riferimento, la Clecat, si è più volte appellata alla Ue, la quale ha prodotto vari documenti in cui si evidenziano condizioni di assenza di concorrenza. In Italia – conclude l'imprenditore – non possiamo che stare alla finestra aspettando magari che Confindustria si muova con più convinzione rispetto a quella constatata fino ad oggi».

Gianni Favero
© DIDDONATI/INF/DEP/QUATA



Zanardo
La seconda
strettoia
peggiora
la prima
Contattata
la Farnesina



Scarpa
Costi
decuplicati
Fermati
gli acquisti
di alcune
merci

Albertini (Anama): “Su Ita e Malpensa cargo city si gioca il futuro del settore”

“Sui dossier Ita (ex Alitalia) e Cargo City Malpensa si gioca il futuro del settore cargo aereo e dell’Italia come seconda manifattura d’Europa: a dirlo non sono io, ma i dati”. Lo ha affermato Alessandro Albertini, presidente di Anama, ovvero l’associazione che rappresenta le imprese italiane di spedizioni internazionali attive nel settore aereo.

“Per via aerea si muove il 2% in volume delle merci esportate extra UE ma in valore e, dunque, in fatturato italiano, queste rappresentano oltre il 25% delle merci movimentate dall’Italia” ha ribadito Albertini, evidenziando in particolare la crescita vissuta da Malpensa nel primo semestre 2021 (+35% delle merci sulla prima metà del 2019 e +61% sullo stesso periodo del 2020). Al dato, secondo il presidente di Anama, si dovrebbe poi aggiungere quello relativo alle merci italiane ancora movimentate in altri aeroporti europei “che si aggira intorno al 30% dei volumi totali”.

Ecco quindi la posizione di Anama sui due dossier centrali per il cargo aereo italiano.

Relativamente a Ita Spa, l’associazione invoca una “netta discontinuità rispetto alle gestioni precedenti della vecchia Alitalia Cargo che si sono rivelate disastrose, sia da un punto di vista economico che strategico”, e in particolare auspicando la nascita di una compagnia di bandiera “con aerei cargo”.

Parallelamente secondo Anama è fondamentale fare di Malpensa “un aeroporto cargo moderno, con strutture adeguate in termini di tecnologie e dimensioni, quali parcheggi sicuri, un polo logistico e servizi, pubblici e privati, veloci ed efficienti per le merci”. Per questo motivo l’associazione ribadisce, come già fatto alcuni mesi fa, il proprio “[deciso sostegno allo sblocco del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale \(Via\)](#) del progetto ‘Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035’”, dicendosi comunque favorevole a eventuali correttivi dal punto di vista ambientale ma che non complichino l’approvazione in tempi brevi del progetto.

Proprio dalla definizione del modello industriale della nuova Ita e dall’iter di approvazione del masterplan di Malpensa, secondo Anama si potrà avere “un primo, fondamentale e significativo indicatore della volontà dell’Italia di cambiare passo per continuare a essere una delle principali potenze industriali mondiali”.

Ita e Malpensa: in gioco il futuro del trasporto aereo e dell'Italia

Le affermazioni del presidente Alessandro Albertini di Anama



“Sui dossier Ita (ex-Alitalia) e Cargo City Malpensa si gioca il futuro del settore cargo aereo e dell'Italia come seconda manifattura d'Europa: a dirlo non sono io, ma i dati”, così il presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree), **Alessandro Albertini**, intende far sentire la voce delle imprese di spedizioni internazionali attive nel settore aereo in questa fase cruciale per il destino della compagnia di bandiera e per il primo scalo cargo italiano, Milano-Malpensa. “Per via aerea si muove il 2% in volume delle merci esportate extra Ue ma in valore e, dunque, in fatturato italiano, queste rappresentano oltre il 25% delle merci movimentate dall'Italia. Inoltre, è importante ricordare come il trasporto, soprattutto via aerea, sia un efficace indicatore dell'andamento della

nostra economia. Consideriamo il traffico nello scalo di Malpensa nel primo semestre 2021: i dati hanno registrato un incremento del 35% delle merci trasportate sul 2019, l'ultimo anno non influenzato dal Covid-19. L'incremento è ancora più stupefacente se si confrontano i dati del primo semestre 2021 con il primo semestre 2020: + 61%. Senza considerare tutte le merci italiane ancora movimentate in altri aeroporti Europei, che si aggira intorno al 30% dei volumi totali”.

È noto, infatti, come importanti multinazionali americane ed asiatiche, in alcuni casi, quando hanno dovuto scegliere la loro base in Europa, abbiano preferito altre città a Milano, poiché queste offrivano voli diretti con la città presso cui avevano il loro quartier generale.

Lo stesso fenomeno lo vediamo anche nel turismo: quello più ricco -americano, asiatico, russo e mediorientale- privilegia le mete servite direttamente dal loro Paese di origine.

Questi tre dati mostrano come il trasporto aereo sia strategico per l'economia italiana, che ha i propri pilastri in export e "Made in Italy", turismo e servizio. Per questi motivi, una compagnia di bandiera, se organizzata e gestita in maniera efficace ed efficiente, può diventare un volano per l'Italia e per la sua economia.

Prosegue il presidente **Albertini**: “Senza entrare in questioni politiche che non ci competono, tuttavia, come importanti attori del settore cargo, intendiamo ribadire quanto occorra oggi una netta discontinuità rispetto alle gestioni precedenti della vecchia Alitalia Cargo che si sono rivelate disastrose, sia da un punto di vista economico che strategico.

Occorre che il trasporto aereo merci esca dal cono d'ombra in cui è relegato da decenni e diventi una leva strategica per la crescita del nostro Pil, come avviene in Francia, Olanda e Germania.

Per raggiungere questo obiettivo, oltre a una compagnia di bandiera con aerei cargo, è altresì fondamentale fare dell'aeroporto di Malpensa un aeroporto cargo moderno, con strutture adeguate in termini di tecnologie e dimensioni, quali parcheggi sicuri, un polo logistico e servizi, pubblici e privati, veloci ed efficienti per le merci.

L'attenzione posta dal Governo, in particolare dal ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili, ai trasporti, alla logistica e al settore merci aereo in questi difficili mesi pandemici inducono all'ottimismo, ma ora occorrono azioni concrete”.

“Qualche settimana fa abbiamo già espresso il nostro deciso sostegno allo sblocco del procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via) del progetto 'Aeroporto Milano-Malpensa–Masterplan aeroportuale 2035’”, conclude il presidente **Albertini** “lo ribadiamo anche oggi con convinzione, anche alla luce dei dati sopra esposti. Se vi sono aspetti da migliorare o modificare, soprattutto per quanto concerne l'impatto ambientale, è bene che si proceda con i dovuti correttivi ma è fondamentale approvare in tempi brevi il progetto complessivo.

In questo anno e mezzo di pandemia gli altri Paesi hanno investito nei loro scali, Francoforte e Bruxelles su tutti, per ammodernarli, per creare nuove strutture al servizio di tipologie merceologiche particolari. In Italia, invece, siamo rimasti fermi. Non ce lo possiamo più permettere, occorre accelerare. Dalla definizione del modello industriale della nuova Ita e dall'iter di approvazione del masterplan di Malpensa avremo un primo,

Confetra, Nicolini: PNRR "Così non va, primo bando su green ports appreso dai media"

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, chiede con forza al Governo la massima collaborazione sul PNRR, lamentando la mancanza di un Tavolo condiviso con Assoporti e di avere appreso solo dalla stampa lo stanziamento di 280 milioni da parte del MiTE per i progetti green ports destinati a nove AdSP.

ROMA - "Così non va" ha commentato il presidente di Confetra Guido Nicolini: "il MiTE ha stanziato 280 milioni di euro di incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo dell'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale. Ottima l'intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle AdSP.

La notizia dello stanziamento degli incentivi da parte del ministero della Transizione Ecologica (MiTE) appresa soltanto dai giornali lamenta il presidente Nicolini, auspicando **invece la massima collaborazione sul PNRR.**

Anticipato da Corriere marittimo, una settimana fa, il presidente dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, aveva annunciato "La nostra AdSP è stata destinataria di circa 77 milioni di euro per organizzare questo metodo" - riferendosi al progetto dell'elettrificazione delle banchine nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. "Abbiamo avuto notizia pochi giorni fa di questo finanziamento che derivava da azioni da noi attivate dal territorio".

"Tra l'altro Assoporti non ci ha convocato ad alcun tavolo" - è la denuncia del presidente di Confetra - "non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni".

Ha concluso il presidente Nicolini "entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra

l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto. Rivolgo un appello, al ministro Cingolani in questo caso specifico, ma al Governo tutto in generale: **se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del PNRR, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo".**

Fondi green ports, Confetra: "Non c'è coordinamento"

Secondo l'associazione del Cnel i 280 milioni sono senza una mappatura degli investimenti e non dovrebbero essere intermediati dalle autorità portuali

Per il presidente di Confetra, Guido Nicolini, [i 270 milioni di euro erogati dal governo e destinati a una ventina di porti](#) per progetti logistici sostenibili non sono stati erogati nel modo giusto: senza coordinamento, ponendo le autorità portuali come intermediari e senza coinvolgere la sua associazione, accreditata al Cnel.

Per la precisione sono quasi 280 milioni, erogati dal ministero della Transizione ecologica e destinati agli investimenti privati dei concessionari portuali. Prevedono un contributo fino al 40 per cento per il rinnovo dell'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale. «Ottima l'intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle autorità di sistema portuale», secondo Nicolini. «Tra l'altro Assoport non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni. Entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto. Rivolgo un appello al ministro Cingolani e al governo: se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del PNRR, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo».

“Così non va”. Nicolini sul primo bando Green ports



ROMA – C'è una punta di rammarico nel commento del presidente di **Confetra Guido Nicolini** sullo stanziamento da **280 milioni di euro** del ministero della Transizione Ecologica, incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, che prevedono un contributo fino al 40% per il rinnovo del l'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale.

“Così non va -dice Nicolini- è ottima l'intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle Autorità di Sistema portuali”.

La critica del presidente di Confetra è anche ad Assoporti che, dice, “non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni”.

“Entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto”.

Nicolini conclude il suo intervento con un appello al ministro Cingolani in questo caso specifico, ma al Governo tutto in generale: “Se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del Pnrr, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo”.

Logistica

Nicolini (Confetra): “Auspichiamo massima collaborazione nell’attuazione del PNRR. Per ora il primo bando sui Green Ports lo abbiamo appreso sui giornali”

Il Presidente della confederazione stigmatizza anche il fatto che i fondi debbano essere intermediati dalle Autorità di Sistema Portuale, e aggiunge: “Assoporti non ci ha convocato ad alcun tavolo”

“Così non va” ha commentato il Presidente di Confetra Guido Nicolini: “Il MITE ha stanziato 280 milioni di euro di incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo del l'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale. Ottima l'intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle AdSP”.

“Tra l'altro Assoporti non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni”.

Ha concluso il Presidente Nicolini: “Entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto. Rivolgo un appello, al Ministro Cingolani in questo caso specifico, ma al Governo tutto in generale: se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del PNRR, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo”.



Guido Nicolini, Presidente di Confetra

Confetra bocchia il primo bando sui Green Ports: “Così non va”

Il presidente Nicolini: “Nessuno ci ha convocato, notizia appresa dai giornali. E poi non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle AdSP”.

Roma – “Così non va”. Con queste parole, il presidente di Confetra **Guido Nicolini** bocchia il primo bando sui Green Ports, anticipato da [ShipMag](#). “Il MITE ha stanziato 280 milioni di euro di incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo del l’equipment di piazzali, magazzini e terminal all’insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale. Ottima l’intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle AdSP”, denuncia **Nicolini**.

“Tra l’altro Assoporti non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c’è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni”, rincara la dose **Nicolini**.

Il presidente di Confetra conclude: “Entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l’altro pubblicato a ridosso di Ferragosto. Rivolgo un appello, al ministro Cingolani in questo caso specifico, ma al governo tutto in generale: se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del PNRR, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo”.

Confetra: sui Green Ports sbagliato attribuire il ruolo di 'intermediario' alle AdSP

Ottime le intenzioni, decisamente meno buoni invece modalità, tempistiche e metodi.

È questo il giudizio di Confetra sul [bando emanato dal Mite per i cosiddetti Green Ports](#) ovvero per gli investimenti in “interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti”, 270 milioni afferenti al Pnrr e destinati in particolare alle AdSP del nord Italia settentrione (Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste).

In una nota, oltre a evidenziare di avere appreso della pubblicazione del bando dai giornali, la Confederazione contesta in particolare il ruolo assegnato dal Ministero alle authority come 'intermediarie' dei contributi. “Il Mite ha stanziato 280 (sic) milioni di euro di incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo dell'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale ” riporta il testo. Più precisamente, come riportato da SHIPPING ITALY, il bando, del valore di 270 milioni, copre 7 categorie di interventi (produzione di energia da fonti rinnovabili, efficienza energetica degli edifici portuali, efficienza energetica dei sistemi di illuminazione, interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti, realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto, metodi di riduzione delle emissioni e infine l'elettrificazione dei mezzi esistenti operanti nel porto).

In particolare all'ultimo punto sono destinati 62 milioni, di cui 17 riservati alle stesse AdSP e gli altri 45 a finanziare proposte avanzate da terminalisti e concessionari privati per la riduzione delle emissioni causate dai mezzi di loro proprietà. È quindi più precisamente alla gestione di questa quota di finanziamenti, pure mediata dalle authority, che pare rivolta la critica di Confetra.

Relativamente al metodo, la Confederazione presieduta da Guido Nicolini lamenta anche di non essere stata convocata ad alcun tavolo da Assoport, nonché il fatto che “non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni”.

Ultimo punto oggetto di critica è quello dei tempi previsti dal bando, che prevede la presentazione delle proposte entro 45 giorni dalla sua pubblicazione. “Cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto” ha commentato Nicolini, che ha concluso il suo intervento rivolgendo un appello al ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani e al Governo in generale: “Se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del PNRR, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo”.

Confetra critica su primo bando Green Ports

2021-08-30 15:08:44 Michele Latorre

Per Confetra parte col piede sbagliato il programma Green Ports, che prevede il finanziamento di progetti portuali in ottica ambientale con i fondi del Pnrr. Il Ministero della Transizione Ecologica ha pubblicato il primo bando da 280 milioni, che è stato criticato dal presidente della confederazione del trasporto, Guido Nicolini: "Ottima l'intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle Autorità di Sistema Portuale", egli dichiara, aggiungendo che "Assoporti non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno d'innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni".

Nicolini sottolinea un altro elemento, relativo alla data di pubblicazione del bando: "Entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto". Il presidente di Confetra rivolge quindi un appello al ministro Cingolani e al Governo: "Se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del Pnrr, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo". Il bando prevede incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo del l'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale.

PNRR: Nicolini (Confetra), auspichiamo massima collaborazione per attuazione Piano

Author : com

Date : 30 Agosto 2021

(FERPRESS) - Roma, 30 AGO - "Così non va" ha commentato il Presidente di Confetra Guido Nicolini: "il MITE ha stanziato 280 milioni di euro di incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo del l'equipment di piazzali, magazzini e terminal all'insegna di mezzi più sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale. Ottima l'intenzione, ma non si capisce perché questi contributi debbano essere intermediati dalle AdSP.

Tra l'altro Assoportri non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'è una mappatura degli investimenti privati già in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni".

Ha concluso il Presidente Nicolini "entro 45 giorni si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto. Rivolgo un appello, al Ministro Cingolani in questo caso specifico, ma al Governo tutto in generale: se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del PNRR, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo".

Recovery plan: Confetra, su bando Green Ports no a intermediazione Autorita' sistema

Nicolini: cosi' non va, occorre lavorare insieme e per tempo (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 30 ago - "Cosi' non va", esordisce il presidente di Confetra Guido Nicolini in un comunicato, spiegando che "il Mite ha stanziato 280 milioni di euro di incentivi per gli investimenti privati dei concessionari portuali, prevedendo un contributo fino al 40% per il rinnovo del l'equipment di piazzali, magazzinie terminal all'insegna di mezzi piu' sostenibili e meno impattanti dal punto di vista ambientale". "Ottima l'intenzione - aggiunge Nicolini - ma non si capisce perche' questi contributi debbano essere intermediati dalle AdSP", cioe' le Autorita' di sistema dei porti. "Tra l'altro - argomenta Nicolini - Assoporti non ci ha convocato ad alcun tavolo, non esiste una ricognizione condivisa del fabbisogno di innovazione tecnologica in banchina, non c'e' una mappatura degli investimenti privati gia' in corso, e manca anche un orientamento nazionale sui possibili nuovi layout portuali tech&green da sostenere eventualmente con policy di incentivi e agevolazioni". "Entro 45 giorni - aggiunge il presidente di Confetra - si dovrebbero presentare piani di investimenti, cosa impossibile se ci si aspetta proposte serie, con un bando tra l'altro pubblicato a ridosso di Ferragosto". Rivolgo un appello, al Ministro Cingolani in questo caso specifico, ma al Governo tutto - conclude Nicolini -: se vogliamo che davvero il Paese sfrutti tutte le risorse del Pnrr, e che esse generino anche investimenti privati complementari e aggiuntivi, occorre lavorare insieme, con metodo e per tempo".

Com-fro