



RASSEGNA STAMPA

Febbraio 2021

(ANSA) - ROMA, 02 FEB - "La parte logistica e infrastrutturale del Piano va nella giusta direzione e riteniamo che ci siano tutte le condizioni affinché il settore della logistica e dei trasporti possa davvero svolgere il ruolo di 'sistema circolatorio' dell'economia reale". È quanto afferma Confetra-Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica in una memoria presentata dal past president Nereo Marcucci alla commissione Trasporti della Camera in un'audizione sul piano di ripresa e resilienza. Il settore ha fatturato nel 2020 80 miliardi, secondo i dati illustrati, il 9% del Pil e conta 90 mila imprese e 1,5 milioni di addetti.

"Il quantitativo di risorse complessivamente destinate alla missione pari a circa 32 miliardi di euro, oltre il 14% di quelle totali del Piano, è senz'altro importante ma è ben investito se si considera che ridurrà i 70 miliardi di diseconomie che derivano dai diversi gap del sistema logistico nazionale", afferma Marcucci. L'auspicio è "che siano primi elementi di quella politica industriale per il Settore logistico che accompagni la crescita dimensionale delle nostre imprese, ne sostenga gli investimenti in ambito di innovazione tecnologica e dematerializzazione, ne rafforzi la capacità finanziaria complessiva e le aiuti a reggere le sfide del mercato globale". (ANSA).

Intervista a Ivano Russo (D.G. Confetra): Cargo Aereo e P.N.R.R.



(FERPRESS) – Roma, 4 FEB – A Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra, Mobility Press ha chiesto di commentare i dati e il documento di ANAMA, oltre a riassumere le valutazioni della più importante organizzazione rappresentativa dei settori della logistica, del trasporto e della spedizione, sul Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.), che sta alimentando il dibattito sia nelle aule parlamentari che tra le organizzazioni politiche e sociali.

Come commentare la fotografia del Cargo Aereo effettuata da A.N.A.MA.?

Per prima cosa, ritengo che vada dato atto ad ANAMA di aver fatto uno splendido lavoro, con un'analisi e uno studio che ha seguito il flusso delle merci, guardato allo sviluppo di filiera, senza rinchiudersi negli angusti spazi di considerazioni o rivendicazioni solo categoriali, come purtroppo troppe volte assistiamo nel mondo logistico. Diciamo che interpreta lo spirito anche di Confetra, che ha sempre guardato agli interessi delle categorie rappresentate, dentro un quadro di compatibilità con gli interessi generali dell'economia e del Paese.

Si guarda al ruolo di ITA-Alitalia.

Per Alitalia il Governo fa un investimento importante, sembra giusto pretendere che la definizione del nuovo Piano Industriale non trascuri il Cargo Aereo, anzi – al contrario – si investa su un settore, che pure in una situazione così difficile presenta margini di ripresa, e che – soprattutto – ha grandi potenzialità, come sottolinea anche il documento di ANAMA. Il trasporto aereo nel nostro Paese rappresenta oltre un quarto del valore economico delle esportazioni extra UE, ma quasi un terzo di quello che le aziende spediscono parte da aeroporti esteri. La nascita di ITA può rappresentare un'occasione unica per segnare un cambio di passo nel cargo aereo italiano, e realizzare del resto quanto previsto dal Position Paper Cargo Aereo, elaborato nel 2017 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in collaborazione con tutte le associazioni del settore.

Sviluppare il Cargo Aereo significa sviluppare anche le produzioni pregiate dell'Italia.

E' assolutamente così. Esportiamo i prodotti della moda, dell'arte orafa, il fashion di alta gamma, opere d'arte, il pharma più pregiato: tutti settori che operano con successo (a volte anche molto grande) nel mercato internazionale, e che non si capisce perché non

debbano avere il supporto di un sistema logistico e trasportistico, che a sua volta deve modernizzarsi, diventare competitivo e puntare allo sviluppo dei settori a maggior valore aggiunto. Nel momento in cui si parla di un rilancio del vettore aereo nazionale, vale la pena che le scelte si indirizzino verso una focalizzazione proprio sul Cargo Aereo, dove probabilmente le condizioni di concorrenza e competitività sono tra l'altro anche più favorevoli rispetto al trasporto passeggeri.

L'intervista integrale si può leggere sul magazine Mobility Press (www.mobilitypress.it)

Per ricevere gratuitamente ogni settimana il nuovo numero di Mobility Magazine potete registrarvi cliccando qui

Commenti disabilitati su Intervista a Ivano Russo (D.G. Confetra): Cargo Aereo e P.N.R.R.

Economia & Imprese



Accademia. La storica sede delle Belle arti di Bologna

Autotrasportatori, allarme costi per i tunnel del Frejus e del Bianco

LOGISTICA

Astra-Confetra: pedaggi dei trafori saliti del 131% negli ultimi 20 anni

Rossi (Astra): «Oggi un Tir paga solo di traforo oltre 400 euro, più autostrada»

Marco Morino

Non c'è solo il valico del Brennero, con i divieti austriaci che colpiscono ripetutamente i Tir italiani, a causare problemi agli autotrasportatori e a mettere in crisi l'interscambio commerciale tra l'Italia e l'Europa. C'è una seconda emergenza alpina: l'inarrestabile aumento dei pedaggi ai trafori del Frejus e del Monte Bianco. Un vero e proprio sistema di «dazi occulti», denunciano le imprese della logistica, che ostacola la libertà di mercato e danneggia i consumatori. A lanciare l'allarme sono Confetra Piemonte e Astra-Associazione trasportatori Ganeo, che hanno elaborato alcuni dati con l'obiettivo di accendere un faro su questo tema poco noto all'opinione pubblica.

Il caro pedaggi

Spiega Guido Rossi, segretario di Astra Cuneo: «Oggi un Tir in partenza da Torino con destinazione Lione che attraversa il tunnel del Frejus paga, tra andata e ritorno, oltre 400 euro (Iva esclusa) solo di traforo. A questa cifra vanno poi aggiunti i pedaggi dell'autostrada A35 Torino-Bardonecchia e dell'autostrada in Francia». Secondo il dossier realizzato da Astra-Confetra Piemonte, negli ultimi 20 anni i pedaggi del Frejus e del Monte Bianco (i due tunnel hanno le stesse tariffe e presentano gli stessi rincari) sono aumentati del 131,20 per cento. Nello stesso arco temporale l'inflazione è stata del 39 per cento. Ancora Rossi: «Parliamo di Tir e di entrambi i trafori: Frejus e Monte Bianco. Ebbene, il singolo passaggio con tariffa agevolata andata e ritorno il 1° gennaio 1999 costava 117,45 euro (Iva inclusa), mentre al 1° gennaio

2021 il costo è risultato pari a 271,55 euro (Iva inclusa). Aggiungo che nel 2019 i pedaggi sulla Torino-Bardonecchia sono aumentati del 6,32 per cento. In passato questi aumenti, vedi il caso del Frejus, sono stati giustificati per coprire i costi di costruzione della seconda galleria. Ma adesso la seconda galleria è stata costruita (la messa in esercizio è prevista nel 2022, ndr)».

Dice a sua volta Ivana Corroppoli, direttore di Confetra Piemonte: «I trafori sono un patrimonio pubblico ormai ampiamente ammortizzato e non possono essere il bancomat di gruppi privati o pubblici. Il traforo del Frejus collega Torino, il Piemonte meridionale e i flussi provenienti dalla Pianura Padana con Lione e la Francia del Nord. Il Monte Bianco collega il Piemonte settentrionale con Milano e la Pianura padana, con la Svizzera francese e il Nord della Francia. È lampante che per l'economia del Nord-Ovest il passaggio di questi trafori sia fondamentale e obbligatorio».

«Questi aumenti - prosegue Ivana Corroppoli - purtroppo vengono scaricati in buona parte sulle aziende di trasporto le quali, vuoi per la diminuzione dei traffici e l'esigenza di rimanere sul mercato, vuoi per la forza contrattuale della committenza, devono far fronte a cali sensibili dei loro ricavi con evidenti danni all'economia e con ripercussioni sui consumatori finali. Inoltre è utile ricordare che questi aumenti provocano distorsioni anche sul mercato unico europeo, in quanto assumono una veste di "dazio" che certo non favorisce una sana concorrenza in un mercato libero».

I concessionari italiani

Il concessionario italiano del tunnel del Frejus è SitaF. La società, controllata con il 66% da Astm (gruppo Gavio) e partecipata con il 34,74% da Anas, gestisce traforo e A32 Torino-Bardonecchia per un totale di 94 chilometri. La concessione prevede una durata fino al 2050, come stabilito da convenzione Italia-Francia. SitaF ha chiuso l'esercizio 2019 con un utile netto di 32,8 milioni. Spiega Rossi: «I pedaggi da traforo assommano a 180 milioni, che vengono divisi in parti uguali da SitaF e



Collegamenti a Nord-Ovest. Allarme degli autotrasportatori sui costi dei trafori sotto le Alpi

dalla società francese Sitrif; si stima che di questi 180 milioni, l'80% (circa 145 milioni) siano a carico dei veicoli pesanti».

Il concessionario italiano del tunnel del Monte Bianco è Sitrif; gestisce il traforo del Monte Bianco e Rav (accordo autostradale Valle d'Aosta, di 32 km). L'azionariato di Sitrif è il seguente: Autostrade per l'Italia (gruppo Benetton) 51%, Anas 32%, Regione Valle d'Aosta 10,6%, Cantone e Città di Ginevra 6,25 per cento. Nel 2019 l'utile netto di Sitrif è stato di 11 milioni di euro. I pedaggi da traforo assommano a 120 milioni, divisi in parti uguali tra Sitrif e dalla società francese Atmb; si stima che di questi 120 milioni, l'80% (circa 96 milioni) siano a carico dei veicoli pesanti.

I traffici puntano a Est

Afferma Corroppoli: «Se vogliamo dare una spinta alla ripresa economica post Covid, si rende necessaria

una riduzione delle tariffe dei valichi così da stimolare i traffici e recuperare almeno in parte l'economia del Nord-Ovest». Ma a intervenire su questa delicata materia devono essere i due governi di Italia e Francia, in sede di conferenza intergovernativa. C'è infine un ulteriore aspetto da tenere presente: il progressivo impoverimento dell'ex triangolo industriale del Paese a vantaggio del Nord-Est e delle aree industriali di quelle regioni. Lo dimostrano i dati relativi al trasporto merci attraverso le Alpi negli ultimi 20 anni. Nel 2000 attraverso i valichi alpini del Monginevro, Frejus e Monte Bianco transitavano in entrambe le direzioni 27,2 milioni di tonnellate di merci, attraverso il Brennero 26,6 milioni di tonnellate. Le ultime stime indicano per Monginevro, Frejus e Montebianco un traffico di 21,9 milioni di tonnellate l'anno, mentre il Brennero sfiora i 40 milioni di tonnellate l'anno. In

definitiva: calano i passaggi a Nord-Ovest, mentre sale il Brennero e l'intero asse orientale. Eppure la Francia resta il secondo partner commerciale dell'Italia, dopo la Germania. Ogni anno l'Italia esporta in Francia circa 40 miliardi di euro di merci. I rapporti economici tra queste due realtà mostrano una forte interdipendenza, considerando il tipo di commercio intra-industriale di comparti come l'automotive, il farmaceutico, l'agroalimentare e l'elettronica. Si comprende bene come siano fondamentali i trasporti tra i due Paesi, senza i quali tutto questo sarebbe compromesso. «Ecco perché - ribadiscono le imprese della logistica del Piemonte - Italia e Francia devono diminuire il prezzo del pedaggio dei trafori alpini. In un momento di crisi economica dovuta al Covid, occorre fare di tutto per far ripartire l'economia».

© 2021 Confetra



SCENARI
POST-BREXIT

L'incubo dogane Uk scuote la logistica

di OMAR BISON

➔ Segue da pagina 3

cupato dell'andamento di questo primo mese post-Brexit. **Gabriella Migliore**, responsabile dell'help desk Brexit per Ice, parla di naturali conseguenze legate all'implementazione di un nuovo sistema che, come tale, deve fare il suo rodaggio, in un mercato come quello inglese che da sempre vive di importazioni e nel quale transitano imponenti quantitativi di merce: "Abbiamo avuto qualche segnalazione relativa ad aziende che hanno preferito rimandare i tempi della spedizione o addirittura rinunciare temporaneamente, in questa fase iniziale in cui le acque non sono ancora limpide. Ma riteniamo sia una crisi destinata a sistemarsi col tempo. Di sicuro, occorre cautela e aspettare di andare a regime", avverte Migliore, che lancia un appello alle imprese: "Il regime dell'export in Uk è cambiato e occorre essere molto scrupolosi per quanto riguarda la documentazione. In questo momento, è più opportuno essere cauti e allo stesso tempo ineccepibili. L'Ice è a disposizione per offrire assistenza, così come lo sono le nostre ambasciate". "Rispetto alle nuove norme - aggiunge **Ferdinando Pastore**, direttore dell'Ufficio Ice di Londra - è opportuno attrezzarsi in tempo per non subire ritardi, danni o perdite di clienti. Con il Desk Brexit cerchiamo di aggiornare e informare tempestivamente le aziende sulle procedure da seguire. Il nostro obiettivo è recuperare non solo le quote sul mercato Uk, ma anche il valore delle esportazioni italiane che, a novembre scorso, perdevano il 17%". Ice sta lavorando a organizzare azioni promozionali sulla piattaforma digitale "smart 365" per favorire il contatto delle imprese, in primis quelle del food&wine, coi buyer e con la distribuzione locale.

Giulio Somma



Tempi dilatati, nuove norme fitosanitarie, burocrazia e costi più o meno nascosti. Perché è diventato così complicato esportare oltre la Manica. Gli operatori del settore si dicono preoccupati. E intanto le merci si spostano dalla gomma alle vie ferroviarie e marittime. Le testimonianze di Confetra, Assocad e Mail Boxes Etc.

Il processo avviato e compiuto dal Regno Unito con la Brexit è arrivato a conclusione e dal 1° gennaio di quest'anno produce i suoi effetti giuridici, civili e commerciali. E nel mondo della logistica la confusione non manca. Spedizionieri e trasportatori lamentano difficoltà, tempi dilatati e costi più o meno occulti che gravano sul processo di sdoganamento e consegna delle merci in Gran Bretagna. Se poi la merce è deperibile apriti cielo. Parliamo di extra costi amministrativi e burocratici, di sosta e pernottamento di camion e autisti, in grado di far lievitare tempi e i costi tra il 50 e il 100%. Uk è un mercato importantissimo per l'Italia e Paese tra i primi al mondo per quantità di intermediazioni commerciali elettroniche. Si fa presto a capire quanto complessa e onerosa possa diventare l'apertura e la chiusura di una procedura doganale per ogni collo non prevista, stante l'assenza di frontiere, fino al 31 dicembre del 2020. Legato a questo c'è il

problema di nuove e diverse normative di natura sanitaria e fitosanitaria che trovano applicazione per i Paesi extracomunitari e soprattutto la necessità di rivedere assetti logistici e di trasporto intermodale che erano consolidati da anni. Dal Centro-Nord Italia si spedisce su gomma fino a destino passando per l'eurotunnel. Da qualche settimana i grandi centri produttivi del Nord Italia come il sistema vino, Prosecco in particolare, stanno invece spostando parecchi trasporti su rotaia, con treni diretti ai grandi porti belgi e olandesi del Nord Europa e da qui via acqua fino al Regno Unito.

LA PREOCCUPAZIONE DELLE CATEGORIE

"Il problema principale - commenta **Betty Schiavoni**, presidente Alsea (Associazione lombarda spedizionieri) e componente Giunta Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) - è legato alla parte doganale

(Covid a parte), in special modo per le spedizioni di esportazione abbinate a transito verso la Gran Bretagna in quanto al momento c'è un disallineamento tra il sistema informatico del transito Eu e quello della Gb, e c'è il rischio che questa situazione permanga fino al 30 giugno 2021. Oltre alle difficoltà in uscita, complici anche le altre varie documentazioni richieste, questa situazione genera code e attese infinite e il rischio è di non trovare più autisti o aziende per andare in Gran Bretagna se questa situazione non si dovesse rapidamente normalizzare. Questa transizione ha bisogno di tempo prima che si stabilizzi".

Le cronache dei giornali britannici "The Loadstar" e "Motor Transport" raccontano che alcune grandi imprese di trasporto internazionale hanno sospeso per qualche settimana alcuni servizi (qualcuno li ha già riattivati) per determinate tipologie di merci, in particolare quelle b2c da e per la Gran Bretagna che chiedono l'applicazione di norme sanitarie e fitosanitarie in uso con Paesi Extra comunitari. Dall'autonomia all'anarchia? "Si è dovuto costruire una frontiera - sottolinea **Bruno Pisano**, presidente di Assocad (Associazione nazionale dei centri di assistenza doganale) - cosa che nel mondo non avveniva da tempo immemorabile. Da decenni erano state annullate all'interno della Comunità europea e dover adesso ricostruirne una è stata un'operazione senza precedenti e con impatti estremamente pesanti. Il numero di scambi con l'Unione europea è notevolissimo e tra questi parecchi sono con l'Italia, che fa del Regno Unito uno dei principali mercati di sbocco per le esportazioni. Se a questo aggiungiamo che l'Uk è la terza piattaforma al mondo per attività di commercio elettronico immaginiamo la mole di transazioni effettuate". Tutti scambi liberi fino a pochi giorni fa e tutte diventate operazioni doganali in entrata e in uscita con impatti devastanti sui sistemi logistici. "L'aggravante - continua Pisano - è che i dati a disposizione dell'Agenzia italiana delle Dogane mostrano che il 40% delle aziende nazionali che lavorano con il Regno Unito non avevano dimestichezza con operazioni di import-export, e qualcosa del genere è successo pure in Uk. È facile capire che a dover gestire un fenomeno del genere senza una preparazione adeguata sulle nuove procedure e senza un'introduzione soft del nuovo regime, i sistemi vanno in tilt. L'accordo sancito all'ultimo giorno di trattative non ha aiutato, nonostante i tavoli di parte pubblica e privata attivati per prepararsi all'evenienza siano stati numerosi. L'impegno dell'Agenzia delle Dogane, che il 30 dicem-



BETTY SCHIAVONI
presidente Alsea e componente
Giunta Confetra



BRUNO PISANO
presidente Assocad



DANIELE SIMONE
network development & sales director MBE

bre ha emesso una circolare per permettere delle semplificazioni, ha aiutato un po', ma fino a un certo punto".

Tutto questo ha portato se non al blocco totale, a grossi ritardi che hanno impattato profondamente sulle piattaforme logistiche comunitarie. "Se nel Regno Unito non si chiudono le operazioni che si aprono in Italia - puntualizza Pisano - poi le ricadute le abbiamo sul sistema nazionale e diversi operatori hanno segnalato forti ritardi e qualcuno ha già sospeso i traffici. In questo momento il sistema del transito comunitario al quale il Regno Unito ha aderito, prevede che le posizioni vengano aperte sul territorio nazionale e vengano chiuse nel Regno Unito. Il Regno Unito non sta chiudendo le operazioni e quindi si continuano ad aprire all'infinito pratiche che hanno un limite di saturazione oltre il quale le aziende nazionali o comunitarie si bloccano. Le merci che partono con una pratica aperta alla dogana di partenza arrivano correttamente a destino nel Regno Unito, ma se non viene dato riscontro - e quindi chiusura alle operazioni - il sistema si blocca e non possono partire altre merci. È chiaro che gli operatori che lavorano con volumi alti arrivano prima a saturazione. È una situazione che deve essere risolta rapidamente, in particolare dalle autorità del Regno Unito".

C'è il rischio cortocircuito per l'Italia del Prosecco, quella del fashion, quella dell'automotive considerato che la Gran Bretagna è il terzo o quarto mercato di sbocco per l'export nazionale. Parliamo di volumi che fino al 2020 sono per lo più arrivati in Uk attraverso l'eurotunnel e quindi su gomma. Una modalità di trasporto adottata soprattutto dalle aziende del Centro-Nord Italia. "Da qui partivano camion costantemente anche dalle principali zone vitivinicole del Nord Italia. Dal sud Italia invece la tendenza è sempre stata quella di spedire via mare soprattutto dal porto di Napoli con destinazione i porti della Gran Bretagna. In questo momento - conclude Pisano - assistiamo al forte rallentamento del traffico sull'eurotunnel, quando fino ad un mese fa il flusso era continuo e spedire a Londra era come spedire da Roma a Milano. Oggi, poco o tanto, deve esserci una sosta per un adempimento doganale. Siccome parliamo, mediamente, di due-mila camion al giorno i conti sono presto fatti e l'impatto è facilmente intuibile. A causa di questa situazione molti operatori stanno limitando l'instradamento delle merci e optando per il trasporto marittimo dai porti del Nord-Europa. I prodotti agroalimentari, in particolare il vino,

vengono spediti in modalità ferroviaria dall'Italia fino ai porti nordici, soprattutto terminali belgi e olandesi, dove vengono caricati su navi porta container destinate ai porti Uk. Non bastasse ci sono delle norme sanitarie e fitosanitarie che si applicano ai Paesi Extra Ue che adesso hanno trovato applicazione. Pensiamo ai pallets che devono essere trattati e che vengono controllati per accertarsi che siano privi di insetti e parassiti".

LA FATICA DEI GIGANTI

Alcuni giganti del trasporto e del packaging dall'avvento del nuovo corso britannico hanno sospeso, e qualcuno riattivato, i traffici da e per il Regno Unito. La riorganizzazione alla quale sono stati costretti, preoccupati dalle file chilometriche di camion incolonnati nel Kent, è stata pesante. Si è guardato da subito e si continua a guardare verso scali diversi dai soliti e i porti dell'Irlanda del Nord, tutt'ora parte dell'Unione europea, sono diventati tra i corridoi privilegiati per le compagnie marittime dirette verso il Regno Unito. "A circa un mese dall'ormai noto 1° gennaio 2021 - evidenzia **Daniele Simone**, network development & sales director MBE - il quadro generale delinea una fase complessa di celere adattamento alle nuove procedure di sdoganamento da parte di tutti gli attori della filiera, creando numerosi grattacapi a chi opera quotidianamente, e in entrambe le direzioni, sull'asse Italia-Regno Unito. I ritardi nelle procedure di sdoganamento sono causati anche e soprattutto da molteplici trasporti correati da documentazione di export/import non completa, che contribuiscono a creare dei veri e propri colli di bottiglia in uffici doganali, generando conseguentemente numerosi reclami da parte di clienti, privati e business, costretti ad attendere tempi di transito a cui non sono sicuramente abituati, la maggior parte delle volte senza conoscerne la motivazione. Per quanto riguarda la rete italiana degli oltre 550 Centri servizi Mail Boxes Etc., considerato che il servizio Ground è stato fortemente impattato dai ritardi in dogana ma che il servizio Air non ha subito impatti altrettanto degni di nota, abbiamo da subito cercato di adattarci al nuovo corso con due obiettivi: padroneggiare l'informazione per far fronte alle costanti richieste di supporto da parte di clienti attuali e potenziali, insieme all'erogazione della giusta tipologia di formazione ed il conseguente servizio su misura; garantire un'alternativa di servizio valida per soddisfare la necessità del cliente".

Congelato il fermo Confetra dell'autotrasporto siciliano

Aitras (Trasportounito) sospende per due settimane il blocco: fra le rivendicazioni le accuse già mosse a livello nazionale e unitario a Grimaldi, che replica tramite ALIS. Sotto la lente della Corte dei Conti riparte la formazione per la categoria

Il fermo dell'autotrasporto siciliano avrebbe dovuto iniziare domani, ma è stato sospeso per due settimane.

Lo ha comunicato in mattinata una nota di Aitras, sigla regionale aderente a Trasportounito (Confetra) e a suo tempo al movimento dei Forconi, che alcuni giorni fa aveva proclamato l'avvio della protesta, stigmatizzando i "vani tentativi di dialogo con le istituzioni nazionali e regionali" e presentando una piattaforma di richieste declinate in cinque punti: cancellazione della sanzione accessoria per la violazione sui tempi di guida (2 punti patente), deroga di due ore sui tempi di guida e riposo, regolamentazione sul rispetto dei tempi di carico/scarico da parte della committenza, blocco degli aumenti chiesti dalla compagnia di navigazione Grimaldi, sblocco da parte del Governo dei contributi marebonus a Tirrenia CIN e contestuale revisione del meccanismo di distribuzione dell'incentivo.

La convocazione di un incontro da parte dell'assessore regionale ai trasporti Marco Falcone ha indotto Aitras, complice la vacanza di un interlocutore nazionale causa crisi di governo, alla suddetta sospensione. Nel frattempo, però, all'iniziativa, che seguiva quella intrapresa alcuni giorni fa a livello nazionale da tutte le sigle dell'autotrasporto (compresa la confindustriale Anita) per [denunciare](#) fra l'altro il presunto rischio di monopolio della shipping company Grimaldi sulle rotte fra Sicilia e continente, ha nuovamente risposto a muso duro il gruppo armatoriale partenopeo.

[Come la scorsa settimana](#), anche questa volta, a rimarcare che lo sfondo della querelle è la rappresentanza associativa, lo ha fatto per tramite dell'associazione ALIS presieduta da Guido Grimaldi, con una nota firmata da Marcello Di Caterina. Rivendicati i ribassi nei noli realizzati nell'ultimo decennio ("30-40%") e l'aumento di offerta anche in pandemia ("al contrario di quanto operato da altre compagnie di navigazione, non facenti parte della nostra associazione"), il direttore generale ha riconosciuto l'adeguamento BAF (bunker adjustment factor) di Grimaldi, resosi necessario per l'aumento del prezzo del carburante. Ma ha sottolineato che l'armatore era stato l'unico, non solo fra quelli attivi in Sicilia, ma nel Mediterraneo, a ridurlo a maggio 2020, malgrado l'abbattimento dei volumi causato dall'esplosione della pandemia.

Derubricata la questione marebonus alla problematica di un'azienda privata (CIN) e rivendicato quanto a Grimaldi il pieno adempimento delle proprie obbligazioni in proposito (ribaltamento del contributo sugli autotrasportatori) Di Caterina ha aggiunto che "La Sicilia non merita un atteggiamento così irresponsabile e pericoloso quale quello proposto da alcune sigle minori e locali, che potrebbe non solo danneggiare l'economia insulare e del Paese ma anche tradursi in un atteggiamento violento". Evocazione esplicita delle passate iniziative paraforconare

dell'associazione siciliana e forse invito implicito a Confetra, stella centrale della galassia cui aderisce Aitras, a una presa di distanza altre volte rimarcata ma ad oggi non pervenuta.

Sotto la lente della Corte dei Conti riparte la formazione per la categoria

Mentre il caso CIN-marebonus alimenta il malcontento dell'autotrasporto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato nelle scorse settimane la procedura per l'undicesima edizione dell'iniziativa di incentivazione della formazione nel settore, che beneficia quest'anno però solo di 5 milioni di euro, a differenza dei 10 mediamente a disposizione in passato. Lo strumento, del resto, non è alieno da problematiche di vario genere, come rilevato da una recente disamina della Corte dei Conti, fra cui una progressiva riduzione delle domande e "un notevole slittamento dei tempi di effettiva erogazione determinato dall'articolato e complesso iter procedurale". "Effettivamente una revisione del regolamento, accompagnata da una programmazione triennale dell'intervento che permetterebbe di non arrivare all'ultimo momento coi decreti ministeriali di attuazione, sarebbe auspicabile. Ma è pur vero che anche per l'ultima istruttoria portata a termine (edizione 2019) la domanda ha continuato ad essere superiore alla disponibilità (circa 9,5 milioni di euro), tanto che come da regolamento abbiamo dovuto provvedere alla decurtazione proporzionale di ogni progetto ammesso" spiega Francesco Benevolo, direttore generale di RAM Spa, la società pubblica che si occupa dell'istruttoria e di altri aspetti della procedura per conto del MIT.

Sul rilievo della Corte a proposito del "deficit di terzietà" degli enti di formazione accreditati (obbligatoriamente emanazione delle associazioni di categoria che siedono nel Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto che accredita appunto gli enti) Benevolo non può che rimandare al Ministero. Diverso il discorso per un ulteriore nodo rilevato dai magistrati, presumibilmente correlato a quello precedente, vale a dire un'attività di controllo potenziabile unita soprattutto ad una percentuale elevata (oltre il 30% nell'ultimo quadriennio) di "esiti negativi".

Cioè ispezioni che non hanno trovato i docenti o i discenti e a volte neppure le aule. Premesso che su centinaia di domande il monitoraggio non può avere che carattere campionario, seppur perfettibile, Benevolo concorda con la Corte quanto alla terapia: "La spinta a commettere irregolarità è il prodotto della probabilità di essere scoperti e della pena che eventualmente ne deriva. I dati mostrano che la prima è tutt'altro che irrilevante, per cui forse occorrerebbe intervenire sui meccanismi di sanzionamento. Che ovviamente dipendono dal MIT, noi ci limitiamo ai controlli".

Ultimo flash sul caso CIN-marebonus, riguardo a cui il direttore di RAM, che si occupa anche di questa misura, conferma "come il problema scaturisca dall'incertezza della situazione di CIN. La procedura concorsuale avviata, per quanto finalizzata in prima istanza ad uno scenario che non impedirebbe l'erogazione (ristrutturazione del debito, nda), potrebbe portare ad alcune delle fattispecie che, da regolamento ministeriale sul marebonus, impediscono invece la liquidazione del contributo. Inevitabile che un funzionario pubblico si tuteli, onde evitare che un importo non destinato a CIN possa essere aggredito, una volta accreditato sui suoi conti correnti, dai suoi creditori qualora la procedura di cui sopra dovesse avere esito diverso da quello prospettato dall'armatore. È un'impasse cui l'amministrazione sta cercando rimedio, consapevole della difficoltà procurata agli incolpevoli autotrasportatori (circa 6-700 imprese per oltre 10 milioni di euro complessivi)".

A.M.

75mo anniversario della Costituzione di Confetra- Le iniziative in cantiere



Roma - Riunione della Giunta di Confetra, Confederazione generale italiana dei trasporti e della Logistica, durante la quale il presidente **Guido Nicolini ha illustrato le iniziative in cantiere per il 75mo anniversario della costituzione della Confederazione**, nata a Roma il 13 Aprile 1946: “Siamo i custodi di una storia importante” - ha detto il presidente - “Da 75 anni Confetra rappresenta l’unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell’intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli vista la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, **non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro. Da oggi e per tutto l’anno ci accompagnerà un nuovo logo commemorativo della nostra data di nascita**, riuniremo tutti i past president e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni.

Abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una **pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico –dal dopoguerra a oggi –in materia di infrastrutture e trasporti**. Stiamo digitalizzando l’Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che –attraverso i social media –anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell’economia e del Paese”.

Tra gli intervenuti, Luca Becce (sul tema del ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSP) Bruno Pisano (sul tema della Brexit) Alessandro Albertini (ha affrontato il tema della logistica e il piano Vaccini anti Covid), Roberto Alberti (intervenuto sul Patto per l’Export) di Mauro Nicosia (intervenuto su Autotrasporto e limiti ai valichi alpini). Tra gli argomenti affrontati: il Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del Piano Nazionale Resilienza e Resistenza ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. I

La Giunta, infine, ha espresso gli auguri al presidente incaricato Mario Draghi affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante e operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella

Il 26% dei prodotti italiani viaggia in aereo, ma spesso usa scali stranieri
L'allarme degli spedizionieri del settore: «Rischio ritardi ed extracosti»

«Il cargo aereo è penalizzato Serve un vettore nazionale»

IL CASO

Alberto Ghiara / GENOVA

«L'Italia è il quinto paese per volume di merci movimentate in Europa, ma il suo principale aeroporto cargo, Malpensa, è soltanto nono in Europa», spiega Alessandro Albertini, presidente di Anama, l'associazione nazionale degli agenti merci aeree.

In una recente audizione di fronte alla commissione Trasporti della Camera, Albertini ha spiegato ai deputati come questa situazione penalizzi i produttori italiani che utilizza-

no il cargo aereo, dovendo troppo spesso rivolgersi a aeroporti esteri. «Oltre il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende utilizza altri aeroporti europei». I più gettonati sono Francoforte, Amsterdam e Parigi. Si tratta di cifre importanti, considerando che l'export italiano vale 480 miliardi di euro e che il 26% di questo valore viaggia in aereo. Il 2020 ha visto una forte riduzione dei traffici, ma, come dice ancora Albertini, «ci sono tutte le evidenze, secondo i dati della Iata, che il cargo aereo avrà una rapida ripresa nel 2021-2022 e che nel 2023 si tornerà ai livelli pre-Covid-19».

I problemi che provoca lo

scarso utilizzo di Malpensa ai prodotti italiani sono diversi, dai costi di trasporto maggiorati al cadere vittime del protezionismo delle compagnie aeree estere. L'impatto si sente sulla competitività del made in Italy e quindi sull'occupazione del Paese. Per questo Anama ha sollecitato i parlamentari sulla necessità di avere un vettore di bandiera attivo nel trasporto aereo di merci. Significativo in questo senso il com-

portamento di altre compagnie europee. «Nel periodo del *beaufjolais* - racconta Albertini - Air France dedica tutti i propri voli a questo prodotto. Più noi riusciamo a tenere in casa il trasporto aereo, più abbassiamo i costi delle nostre merci, perché non dobbiamo pagare lunghi viaggi in camion, e riduciamo anche il *time-to-market*, ossia il tempo di inoltre sul mercato. La differenza fra partire da Malpensa o da Francoforte sono due giorni di viaggio, che possono essere fondamentali non soltanto per prodotti deperibili tipici dell'Italia, come le mozzarelle, ma anche, a esempio, per l'abbigliamento: «Gli operatori di questo settore conoscono l'importanza di arrivare in vetrina due giorni prima rispetto ai concorrenti francesi». Anama sta seguendo con attenzione il progetto della nuova Alitalia di puntare sul cargo aereo. «Il timore però - spiega Albertini - viene dall'Unione europea,

che ha detto che Ita deve fare una gara per acquisire Alitalia».



Alessandro Albertini, Anama



Confetra festeggia 75 anni

ROMA – Oggi si è riunita la prima Giunta del 2021 di Confetra. Interventi, tra gli altri, di **Luca Becce** (sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSp), di **Bruno Pisano** (sulla Brexit), di **Alessandro Albertini** (su logistica e Piano Vaccini), di **Roberto Alberti** (sul Patto per l'Export), di **Mauro Nicosia** (su Autotrasporto e limiti ai valichi alpini).

Si è dibattuto a lungo sul Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del PNRR, ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. Il presidente **Guido Nicolini** ha poi illustrato le iniziative in cantiere per il 75esimo anniversario della costituzione della Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946: “Siamo i custodi di una storia importante” ha detto il presidente. “Da 75 anni Confetra rappresenta l’unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell’intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli vista la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro.

Da oggi e per tutto l’anno ci accompagnerà un nuovo logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i Past President e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni. Abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico – dal dopoguerra a oggi – in materia di infrastrutture e trasporti. Stiamo digitalizzando l’Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i social media – anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell’economia e del Paese”.

La Giunta, infine, ha espresso gli auguri al presidente incaricato **Mario Draghi** affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante e operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal Presidente della Repubblica **Sergio Mattarella**.

Trasporti, Logistica

Roma
10 Febbraio 2021

Una ricerca e una mostra per i 75 anni di Confetra

Al via le iniziative per l'anniversario di fondazione



10 Febbraio 2021 - Roma - Oggi si è riunita la prima Giunta del 2021 della Confederazione. Interventi, tra gli altri, di Luca Becce (sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSP), di Bruno Pisano (sulla Brexit), di Alessandro Albertini (su logistica e Piano Vaccini), di Roberto Alberti (sul Patto per l'Export), di Mauro Nicosia (su Autotrasporto e limiti ai valichi alpini).

Si è dibattuto a lungo sul Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del PNRR, ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. Il Presidente Nicolini ha poi illustrato le iniziative in cantiere per il 75mo anniversario della costituzione della Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946: "Siamo i custodi di una storia importante" ha detto il Presidente "Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci.

Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli visto la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del Settore, e che ci proietta nel futuro.

Da oggi e per tutto l'anno ci accompagnerà un nuovo Logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i Past President e diversi opinion leader del Settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni, abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una Pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico – dal dopoguerra ad oggi – in materia di infrastrutture e trasporti, stiamo digitalizzando l'Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i Social media – anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell'economia e del Paese".

La Giunta, infine, ha espresso gli auguri al Presidente incaricato Mario Draghi affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante ed operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. [P](#)

Trasportounito e Confetra prendono le distanze da Aitras

L'iniziativa sul fermo dell'autotrasporto siciliano, attualmente sospesa, non è stata concordata con federazione e confederazione di riferimento

La [protesta](#) di Aitras, associazione siciliana di imprese di autotrasporto che nei giorni scorsi ha proclamato un fermo della categoria salvo poi sospenderlo a seguito della convocazione di un incontro da parte dell'assessorato regionale competente, è un'iniziativa assunta solo a proprio nome.

Lo hanno precisato Confetra e soprattutto Trasportounito, la federazione cui Aitras aderisce. Le rivendicazioni della sigla regionale riguardavano i tempi di guida, le responsabilità della committenza, il caso marebonus-CIN e il presunto (da Aitras) monopolio del gruppo armatoriale Grimaldi (e il conseguente rincaro delle tariffe) nei collegamenti fra Sicilia e continente. Soprattutto su questi due punti Trasportounito, che alcuni giorni prima, insieme alle altre sigle rappresentate nel Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, aveva invece aderito alla decisione di FIAP di [sollecitare](#) l'attenzione ministeriale sui temi, ha ritenuto opportuna una precisazione a nome del presidente Maurizio Longo: "Relativamente al problema delle autostrade del mare nel suo complesso e alle modalità di erogazione degli incentivi marebonus, tutte le associazioni dell'autotrasporto hanno presentato al Ministro una chiara e ferma posizione. Pertanto, a prescindere dai contenuti, la dichiarazione del fermo dei servizi di autotrasporto in Sicilia sembra rimanere una iniziativa di carattere esclusivamente territoriale in quanto le associazioni presenti in consulta regionale, almeno con i vertici della nostra organizzazione, non hanno richiesto, concordato e neanche condiviso la necessità di tale iniziativa".

Logistica

Confetra inaugura le celebrazioni per il suo 75° compleanno

Nicolini: siamo custodi di una importante storia, che continua

Roma,
10



febbraio 2021 - Oggi si è riunita la prima Giunta del 2021 della Confederazione. Interventi, tra gli altri, di Luca Becce (sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSP), di Bruno Pisano (sulla Brexit), di Alessandro Albertini (su logistica e Piano Vaccini), di Roberto Alberti (sul Patto per l'Export), di Mauro Nicosia (su Autotrasporto e limiti ai valichi alpini).

Si è dibattuto a lungo sul Capitolo *Infrastrutture e Logistica Sostenibile* del PNRR, ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. Il Presidente Nicolini ha poi illustrato le iniziative in cantiere per il 75mo anniversario della costituzione della Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946: *“Siamo i custodi di una storia importante”* ha detto il Presidente *“Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli visto la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del Settore, e che ci proietta nel futuro. Da oggi e per tutto l'anno ci accompagnerà un nuovo Logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i Past President e diversi opinion leader del Settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni, abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una Pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico – dal dopoguerra ad oggi – in materia di infrastrutture e trasporti, stiamo digitalizzando l'Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i Social media – anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell'economia e del Paese”*.

La Giunta, infine, ha espresso gli auguri al Presidente incaricato Mario Draghi affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante ed operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Confetra compie 75 anni, Nicolini: “Custodi di una storia importante”



Roma – “Da **75 anni Confetra** rappresenta l’unico sistema confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell’intera industria logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci”.

Così il presidente **Guido Nicolini** ha aperto oggi il 75mo anniversario della costituzione della **Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946**. “Siamo i custodi di una storia importante”, ha ricordato **Nicolini** introducendo i lavori della prima giunta del 2021 di Confetra.

E’ stata l’occasione per dibattere sul capitolo “Infrastrutture e Logistica Sostenibile” del PNRR, fare il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL, e confrontarsi su altri temi affrontati da **Luca Becce** (ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSP), **Bruno Pisano** (Brexit), **Alessandro Albertini** (logistica e Piano vaccini), **Roberto Alberti** (patto per l’export), **Mauro Nicosia** (autotrasporto e limiti ai valichi alpini).

“Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli visto la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro”, ha aggiunto **Nicolini** annunciando che “da oggi e per tutto l’anno ci accompagnerà un nuovo Logo commemorativo della nostra data di nascita”.

“**Riuniremo tutti i past president** e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni – ha proseguito, abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da **Confetra** nel dibattito pubblico – dal dopoguerra ad oggi – in materia di infrastrutture e trasporti, stiamo digitalizzando l’Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i social media – anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell’economia e del Paese”.

La Giunta, infine, ha espresso gli auguri al **presidente incaricato Mario Draghi** “affinché possa presto dare al Paese un governo lungimirante ed operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella”.

Quest'anno Confetra celebra il proprio 75esimo anniversario

Nicolini illustra le iniziative in programma per celebrare la storia della Confederazione

inforMARE - In occasione della riunione odierna della prima giunta di quest'anno della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), il presidente Guido Nicolini ha illustrato le iniziative in cantiere per il 75esimo anniversario della costituzione dell'organizzazione che è nata a Roma il 13 Aprile 1946: «siamo - ha sottolineato Nicolini - i custodi di una storia importante. Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico sistema confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli vista la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro».

«Da oggi e per tutto l'anno - ha spiegato Nicolini - ci accompagnerà un nuovo logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i past president e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni. Abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose università italiane una pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico, dal dopoguerra a oggi, in materia di infrastrutture e trasporti. Stiamo digitalizzando l'atto costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che, attraverso i social media, anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell'economia e del Paese».

Confetra si prepara a celebrare i 75 anni di attività

“Siamo i custodi di una storia importante” ha detto il presidente Nicolini. “Da 75 anni Confetra rappresenta l’unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell’intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci.

Roma - Oggi si è riunita la prima Giunta del 2021 di Confetra. Interventi, tra gli altri, di Luca Becce (sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle AdSP), di Bruno Pisano (sulla Brexit), di Alessandro Albertini (su logistica e Piano Vaccini), di Roberto Alberti (sul Patto per l’Export), di **Mauro Nicosia (su Autotrasporto e limiti ai valichi alpini).**

"Si è dibattuto a lungo - si legge in una nota - sul Capitolo *Infrastrutture e Logistica Sostenibile* del PNRR, ed è stato fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del CCNL. Il presidente Nicolini ha poi illustrato le iniziative in cantiere per il 75° anniversario della costituzione della Confederazione, nata a Roma il 13 Aprile 1946".

“Siamo i custodi di una storia importante” ha detto il presidente. “Da 75 anni Confetra rappresenta l’unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell’intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. **Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli visto la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia, non possiamo non ricordare una storia gloriosa** che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro. Da oggi e per tutto l’anno ci accompagnerà un nuovo Logo commemorativo della nostra data di nascita, riuniremo tutti i past president e diversi opinion leader del Settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni, abbiamo commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una Pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico – dal dopoguerra ad oggi – in materia di infrastrutture e trasporti, stiamo digitalizzando l’Atto Costitutivo del 1946 e realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i social media – anche i più giovani possano entrare in contatto **con le tappe più significative della nostra lunga avventura. Al servizio della logistica, dell’economia e del Paese”.**

"La Giunta, infine, ha espresso gli auguri al Presidente incaricato Mario Draghi affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante ed operoso, nel solco delle priorità di valori e di **programmi indicati recentemente dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella**".

Il ministro Giovannini contro i Sussidi ambientalmente dannosi: armatori salvi, Marebonus incerto

Che imprinting darà Enrico Giovannini e quale sarà la linea d'azione del suo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti? Questa è la domanda che da un paio di giorni si pongono grandi imprese del settore della logistica e associazioni di categoria che con lui avranno a che fare per i prossimi mesi e, probabilmente, anni.

[Come ormai noto, anche per il fatto che è stato fra i fondatori e portavoce dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile](#), il tema dominante del prosieguo di legislatura sarà la sostenibilità, in coerenza con le linee guida imposte da Bruxelles per lo sviluppo delle infrastrutture ammesse ai finanziamenti inseriti nel Recovery Fund.

A preoccuparsi, dunque, saranno soprattutto i trasporti considerati poco 'green' che da anni vengono individuati con precisione dal Ministero dell'Ambiente, in particolare quelli destinatari di sussidi pubblici. Ecco perché, dunque, meritano particolare attenzione [le parole pronunciate meno di tre mesi fa proprio da Giovannini, in qualità di portavoce di Asvis](#), in occasione di un webinar organizzato dal gruppo parlamentare del Movimento 5 stelle.

Nel mirino del neoministro erano finiti in particolare i Sussidi ambientalmente dannosi (Sad), che si contrappongono a quelli favorevoli, concessi ogni anno dall'Italia. "Non possiamo sperare di usare i 77 miliardi, la percentuale riservata alla transizione ecologica dal Next Generation Eu e poi continuare a spendere 19 miliardi all'anno in sussidi dannosi per l'ambiente. Queste due cose non stanno insieme" sono state le parole di Giovannini, secondo il quale la coerenza delle politiche è un requisito necessario per la transizione verso un'economia verde. "In questo quadro occorre dunque riconvertire immediatamente i sussidi dannosi in aiuti a favore di scelte più sostenibili. Anche perché i 77 miliardi promessi dall'Europa non basteranno". Il neoministro criticava anche il fatto che "nella Legge di bilancio in discussione alla Camera ci sta solo un miliardo di taglio a partire dal 2023".

A riprova di quanto faccia sul serio in tema di sviluppo sostenibile, Giovannini aveva ancora aggiunto: "Quasi tutte le forze politiche, eccetto Lega e Fratelli d'Italia, si erano impegnate prima delle ultime elezioni a inserire il principio dello sviluppo sostenibile nella Costituzione", accettando proprio la proposta dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile. Un principio ribadito anche nel Rapporto che la stessa Asvis elabora ogni anno. "Si tratta di passare dalle parole ai fatti" votando la proposta depositata in Parlamento.

Ma quali sono in Italia i Sussidi Ambientalmente Dannosi?

L'ultimo "[Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli](#)" è stato pubblicato dal Ministero dell'ambiente a luglio 2020 e si riferisce al 2019. Nel capitolo dedicato ai 'Trasporti' si legge a chiare lettere che "nonostante le politiche di riduzione delle emissioni messe in atto a livello europeo, le concentrazioni di particolato in atmosfera, alle quali il settore dei trasporti contribuisce in maniera rilevante, presentano livelli particolarmente elevati nel nostro paese, anche nel confronto con gli altri Stati Membri (Italia seconda dopo la Polonia per peggior qualità dell'aria)".

In termini di emissioni prodotte misurate in particolato (PM = particulate matter), in valore assoluto il trasporto marittimo è il maggiore contribuente, davanti anche al traffico automobilistico, anche se l'incidenza dell'inquinamento per tonnellate di merce o per numero di persona trasportate delle navi ha un'incidenza molto minore rispetto ad altre modalità.

Tabella 3.7 – Emissioni di PM_{2,5} del settore trasporti per modalità di trasporto

Modalità di trasporto	Emissioni di PM _{2,5} (in tonnellate)					
	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Automobili	18.663	14.470	11.294	9.429	7.267	5.535
Veicoli leggeri P < 3.5 t	10.028	11.562	13.471	10.759	6.951	2.774
Veicoli pesanti P > 3.5 t e autobus	13.815	13.183	10.530	8.159	5.337	3.981
Ciclomotori e motocicli	3.174	4.251	3.975	3.350	1.500	979
Ferrovie	282	276	197	140	84	25
Vie di navigazione interne	89	102	90	111	81	123
Attività marittime	10.095	9.743	10.417	9.886	8.582	6.032
Aeroporti (LTO)	24	30	48	57	52	48
Pneumatici, freni e manto stradale	4.240	4.832	5.106	5.370	4.956	4.712
TOTALE	60.410	58.449	55.128	47.261	34.810	24.209

Note: La serie storica è stata ricalcolata dal 1990, le emissioni da usura di pneumatici, freni e manto stradale sono considerate separatamente

Fonte: ISPRA

Gli armatori italiani possono stare tranquilli

La lobby degli armatori italiani, che negli anni scorsi ad ogni Legge di Bilancio aveva più volte dovuto difendere dalla mannaia del Ministero dell'economia i benefici fiscali e contributivi garantiti alle navi iscritte nel Registro Internazionale, sono riusciti a fine 2019 a far escludere una volta per tutte gli stanziamenti destinati alle navi da quelli considerati ambientalmente dannosi.

Nel documenti infatti si legge: "In questa edizione del Catalogo, alla luce degli approfondimenti svolti rispetto alle edizioni precedenti e delle osservazioni ricevute negli incontri con i portatori di interesse (ottobre 2019), nel settore dei trasporti si evidenzia l'eliminazione dal Catalogo dei due sussidi riguardanti il registro internazionale per il settore marittimo (a suo tempo inclusi in quanto presenti nella lista delle spese fiscali del MEF)". Le misure nello specifico sono: "Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi – navi registro Internazionale" che valeva nel 2018 circa 240 milioni di euro e "Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo", vale a dire la Tonnage Tax che veniva stimata in 21,1 milioni di euro.

Questa la spiegazione del Ministero dell'ambiente: "I due sussidi hanno la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto

alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere. Entrambi i sussidi operano sul regime di tassazione sul reddito e contributivo, mentre non intervengono esentando o agevolando prodotti energetici (non sono sussidi a combustibili fossili). In base ai dati forniti da un'associazione di categoria (Confitarma, ndr) in occasione dell'incontro con i portatori di interesse in vista del CSA 3 (ottobre 2019), le agevolazioni del registro internazionale hanno consentito, a partire dal 1998, il raddoppio della flotta italiana (1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate di stazza) e una forte crescita dell'occupazione di marittimi italiani e comunitari (38.000 nel 2018)".

Per quanto riguarda gli effetti ambientali, si legge ancora che "i dati disponibili sull'andamento delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo, nelle sue diverse caratterizzazioni (categorie di navi, bandiere, etc.) derivano da studi e sono ancora lacunosi e difficilmente comparabili sotto il profilo statistico. Nonostante ciò il ministero dell'ambiente in conclusione scrive che, "Considerati i positivi risultati socio-economici del registro internazionale, l'eliminazione del sussidio potrebbe avere pesanti ricadute occupazionali e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera italiana a favore di altre bandiere, di maggior convenienza fiscale. Dato che il trasporto marittimo risponde a normative ambientali internazionali (Imo), l'eliminazione del sussidio determinerebbe un trasferimento dell'effetto ambientale sulle altre flotte/bandiere concorrenti di quella italiana, con un effetto ambientale netto sostanzialmente irrilevante se non peggiorativo". Il neoministro Giovannini non dovrebbe prendersela dunque con il trasporto marittimo ma semmai con altre modalità di trasporto.

Un punto interrogativo rimane invece sul Marebonus (per il quale l'Italia ha stanziato 44,1 milioni nel 2017 e 48,9 nel 2018) perché i 'Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci' nell'ultimo catalogo sono qualificati come sussidio dall'effetto ambientale 'incerto'.

Favorevole invece l'impatto di altri sussidi indiretti come le agevolazioni sulla tassa d'ancoraggio per le navi che utilizzano porti di transhipment e diretti come il Ferrobonus e il Fondo rottamazione carri ferroviari merci.

Sos Logistica è l'unica associazione della logistica iscritta ad Asvis

SOS-LOGistica, Associazione per la Logistica Sostenibile collegata ad Assologistica, è l'unica realtà associativa del settore trasporti e logistica che risulta ad oggi aderente all'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (Asvis). Il presidente Daniele Testi (che presiede anche la commissione Green Logistics di Confetra) a SHIPPING ITALY spiega che "SOS LOGistica non è una associazione di categoria ma un insieme di imprese e professionisti che condividono l'urgenza di un cambiamento del settore della logistica e trasporto affinché possa svilupparsi in equilibrio con i fattori ambientali, economici e sociali. Il nostro obiettivo è fare emergere il valore della logistica e riteniamo, per missione, che la leva principale sia proprio la sostenibilità e la transizione verso una economia circolare. Il lavoro che da anni Asvis porta avanti come catalizzatore e sistema di monitoraggio delle iniziative legate agli obiettivi della agenda Onu 2030 è per noi un riferimento fondamentale. Nella creazione del marchio della logistica sostenibile (Sos Logistica – Marchio Sos Log (sos-logistica.org) ci siamo ispirati a molte iniziative internazionali e nel caso specifico dell'agenda 2030, le aziende che decidono di dotarsi del marchio Sustainable Logistics possono verificare il proprio contributo diretto al raggiungimento degli obiettivi (SDGs) numero 8, 9, 11, 12, 13 e 17. Il processo di adesione ad Asvis si è concluso ufficialmente poche settimane fa. È stato lungo e per noi sinonimo di estrema serietà e competenza nell'andare ad analizzare i principi e le iniziative che i soci portano avanti".

Alla domanda se ora si sentano in qualche modo avvantaggiati con il neoministri Giovannini rispetto ad altri portatori d'interesse del mondo dei trasporti, Testi risponde così: “Non ci sentiamo assolutamente avvantaggiati ma siamo molto soddisfatti che per questo dicastero, il presidente Draghi abbia nominato una personalità che ha messo lo sviluppo sostenibile al centro della propria immagine pubblica e delle proprie azioni in questi ultimi anni. Pensiamo che possa esserci un linguaggio comune che potrà contribuire a vedere la logistica e le infrastrutture non più come un costo da abbattere ma come un elemento strategico su cui costruire competitività e sviluppo. Sono gli stessi principi che animano i promotori della Carta di Padova, l’iniziativa presentata lo scorso 12 Novembre durante il Green Logistic Intermodal Forum. Un esercizio che abbiamo l’onore di coordinare e che vede ben 14 stakeholder tra associazioni e confederazioni della committenza, dell’offerta, delle infrastrutture, dell’innovazione, della produzione di mezzi industriali e dei consumatori finali. Un vasto insieme di operatori e rappresentanti di categoria che hanno definito 4 assi fondamentali per lo sviluppo di una logistica sostenibile ed efficiente, declinandoli in 8 priorità concrete e attuabili nel breve termine. Abbiamo messo a disposizione di tutti i decisori istituzionali questo documento ricevendo numerosi attestati di stima ed interesse. A breve lanceremo la piattaforma web con cui renderemo gli avanzamenti sulle priorità individuate”.

Nicola Capuzzo

Assiterminal al ministro Giovannini: Efficientare il sistema logistico e portuale

Assiterminal, in una lettera a firma del presidente Luca Becce, si rivolge al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, prof. Enrico Giovannini per augurare buon lavoro. L'Associazione di rappresentanza dei terminalisti italiani, pone l'attenzione sulle sfide e le opportunità rappresentate dagli strumenti di ripresa economica Next Generation Eu e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Si legge nella lettera di Assiterminal: «Ci complimentiamo per la Sua nomina a Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dicastero complesso, articolato e strategico più di quanto a volte se ne abbia percezione, soprattutto di fronte alle sfide e alle potenziali opportunità del NGEU e della pianificazione del PNRR. Il nostro comparto, e ci riferiamo specificamente a quello della portualità di cui rappresentiamo la maggior parte dei terminali e delle imprese portuali, necessita di una visione e di una strategia compositiva di lungo periodo, nonché di una razionalizzazione dei processi amministrativi, tenuto anche conto della parcellizzazione di competenze in e tra diversi altri dicasteri, Enti e Autorità indipendenti.

I temi della sostenibilità, delle connessioni infrastrutturali e della digitalizzazione dei processi, nonché il tema del lavoro devono essere centrali in un contesto economico così fragile ma che offre opportunità di ottimizzazione laddove si sia capaci di concentrare capacità progettuale e esecutiva mirate a efficientare il sistema logistico che trova nei porti il suo naturale ambito di sintesi.

Siamo sin d'ora a disposizione per condividere e mettere a fattore comune le nostre esperienze e professionalità per favorire una dialettica sinergica tra pubblico e privato funzionale alla maggiore efficacia delle azioni da intraprendere, attraverso i percorsi e gli strumenti che riterrà più opportuni. Restiamo pertanto a disposizione per un incontro conoscitivo».

Merkel chiude le frontiere e innesca l'effetto domino: camionisti al Brennero assembrati sotto la neve a -10°

Bruxelles manda una letterina, ma Berlino se ne infischia e prolunga i controlli, costringendo l'Austria a fare lo stesso. Disastro Ue nella gestione Schengen

L'approccio coordinato a livello europeo può aspettare, la Germania fa da sé. Come già avvenuto con [l'approvvigionamento dei vaccini](#), Berlino si muove in totale autonomia anche sulla gestione delle frontiere esterne, applicando controlli severi e respingimenti nonostante da Bruxelles siano arrivati diversi appelli agli Stati membri per evitare "decisioni unilaterali". Come nulla fosse, da domenica sono entrate in vigore le nuove misure per gli ingressi dal Tirolo e dalla Repubblica Ceca nel territorio tedesco con l'intento di arginare la diffusione delle nuove varianti Covid. Le restrizioni limitano l'ingresso a cittadini e residenti tedeschi, camionisti, personale dei trasporti e dei servizi sanitari e pochi altri, che devono registrarsi online e mostrare un test al coronavirus negativo. Il ministro dell'Interno, Horst Seehofer, ha messo in guardia dai ritardi ai confini, dicendo al quotidiano Bild am Sonntag che la polizia tedesca "non si limiterà a far scorrere il traffico".

Ma la decisione tedesca ha avuto un effetto domino dirompente: le autorità austriache hanno deciso di introdurre a loro volta controlli alla frontiera sud su tutti i mezzi, inclusi quelli pesanti, al Brennero, per evitare che il Tirolo "diventi il più grande parcheggio d'Europa", ha detto il presidente dell'Euregio Guenther Platter. Il Tirolo ha deciso di attuare a sua volta controlli per evitare che i mezzi di passaggio provenienti dall'Italia venissero poi bloccati dalle autorità tedesche sul territorio austriaco. Ragione per cui nessuno può passare dal Brennero senza esibire un test Covid negativo, effettuato nelle precedenti 48 ore. Risultato? Ieri una coda di ben 40 chilometri di Tir si è formata al confine tra Italia e Austria. Non solo: nella notte tra lunedì e martedì una moltitudine di autotrasportatori è dovuta scendere dal proprio mezzo e mettersi in fila per un tampono. Un maxi assembramento di camionisti sotto la neve con 10 gradi sotto zero, come documentano le immagini qui sotto, istantanee dell'ennesimo disastro Ue nella gestione della pandemia. La Commissaria agli Affari Interni Ylva Johansson e il Commissario alla Giustizia Didier Reynders hanno inviato oggi una lettera agli Stati membri per ricordare i loro impegni per garantire un "approccio coordinato a livello dell'unione europea sulle limitazioni alla libera circolazione". Il riferimento della Commissione, che può limitarsi a esprimere "raccomandazioni non vincolanti", è naturalmente a Berlino.

"Dobbiamo evitare decisioni unilaterali", ha aggiunto Reynders, ricordando che ne parlerà al Consiglio affari interni della prossima settimana. Almeno per ora il Governo federale tedesco

sembra non curarsi troppo dei richiami di Bruxelles e anzi il ministro della Salute Spahn ha annunciato l'intenzione di prolungare i controlli alle frontiere. La responsabile dei Trasporti del Land austriaco del Tirolo, Ingrid Felipe, ha criticato duramente la Germania: non solo la chiusura delle frontiere non è una soluzione per combattere insieme la pandemia in Europa, ma la decisione è stata comunicata dal governo tedesco con poco anticipo, ha detto l'esponente dei Verdi. La Germania non è l'unico Paese ad aver introdotto restrizioni nell'area Schengen, il Belgio ad esempio dal 27 gennaio e fino al 1 aprile ha vietato i viaggi ricreativi e/o turistici, creando non pochi disagi. Di certo, però, la via scelta da Berlino ha conseguenze immediate per i lavoratori e le imprese italiane.

Anche la Francia ha criticato la decisione unilaterale tedesca: "Non auspico che la Germania chiuda completamente la frontiera con la Francia", ha avvertito il segretario di Stato agli Affari europei, Clément Beaune, visto che Berlino ha lasciato intendere che potrebbe fare lo stesso al confine francese nei prossimi giorni vista la situazione sanitaria nel dipartimento francese di Moselle, dove cresce la variante sudafricana. Quanto alla scelta tedesca di chiudere parzialmente i suoi confini con Repubblica ceca e Tirolo austriaco, "non credo ci sia stato un dibattito con la Commissione europea", ha deplorato, ricordando che lo stesso esecutivo Ue ha ritenuto questo atteggiamento "non conforme al quadro europeo", "visto che abbiamo passato un certo tempo a coordinare le nostre misure europee e a definire un quadro di regole comuni".

Le autorità tedesche hanno fatto sapere che la polizia ha respinto circa 5mila persone ai confini con la Repubblica Ceca e la regione austriaca del Tirolo, da quando domenica sono stati introdotti severi controlli. "Ci troviamo in una condizione nella quale la competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta messa in seria difficoltà da scelte che impongono soluzioni strutturali", ha dichiarato il responsabile della commissione autotrasporto di Confetra Mauro Nicosia. "La scelta del governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid Test entro le 48 ore precedenti rischia, come nelle scorse ore, di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del nostro Paese". Il Governo italiano ha immediatamente disposto l'apertura dei Drive Through Difesa per permettere ai trasportatori in transito al Brennero di poter effettuare il tampone così da poterne esibire l'esito ai funzionari austriaci. Ma la maggior parte dei lavoratori non ha avuto né tempo né modo di sottoporsi al test in anticipo, e si è ritrovata costretta a mettersi in fila all'addiaccio e al gelo alpino, a causa delle decisioni "unilaterali" della Germania e dell'incapacità europea di far rispettare le regole concordate a livello comunitario.

Test obbligatori al Brennero, Confetra: "Una minaccia per la competitività dell'Italia"

"Ci troviamo in una condizione nella quale la competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta messa in seria difficoltà da scelte che impongono soluzioni strutturali"

Bolzano - "Abbiamo molto apprezzato la reattività del governo che ha immediatamente disposto l'apertura dei Drive Through Difesa per permettere ai trasportatori in transito al Brennero di poter effettuare il tampone": **lo dice il responsabile della commissione autotrasporto di Confetra Mauro Nicosia.**

"Tuttavia ci troviamo in una condizione nella quale la competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta messa in seria difficoltà da scelte che impongono soluzioni strutturali. La scelta del governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il **Covid Test entro le 48 ore precedenti rischia, come nelle scorse ore, di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del paese.** Ma anche l'aumento indiscriminato dei costi di attraversamento dei trafori del Frejus e del Monte Bianco rischiano di compromettere la capacità esportativa del nostro Paese".

Occorre quindi, continua Nicosia "per affrontare la questione dell'attraversamento dell'arco alpino, ritornare ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i paesi del centro e nord Europa garantirne quindi il libero accesso in quei mercati **verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale**".

Brennero, Confetra approva Drive Through per autotrasportatori in transito

Confederazione ha chiesto ripensamento corridoi "verdi" Ue

"Abbiamo molto apprezzato la reattività del Governo che ha immediatamente disposto l'apertura dei Drive Through Difesa per permettere ai trasportatori in transito al valico del Brennero di poter effettuare il tampone" afferma il responsabile della commissione autotrasporto di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), **Mauro Nicosia**. "Tuttavia ci troviamo in una condizione nella quale la competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta messa in seria difficoltà da scelte che impongono soluzioni strutturali. La scelta del Governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid Test entro le 48 ore precedenti rischia, come nelle scorse ore, di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del paese. Ma anche l'aumento indiscriminato dei costi di attraversamento dei trafori del Frejus e del Monte Bianco rischiano di compromettere la capacità esportativa del nostro Paese. Occorre quindi", continua **Nicosia** "per affrontare la questione dell'attraversamento dell'arco alpino, ritornare ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i paesi del centro e nord Europa garantirne quindi il libero accesso in quei mercati verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale".

Proprio di recente, il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, ha chiesto di valutare la possibilità che il proprio personale sia quanto prima coinvolto nella campagna vaccinale al pari di altre categorie professionali 'indispensabili' allo svolgimento delle funzioni fondamentali della civile ordinaria vita quotidiana. La lettera è stata rivolta ai rappresentanti governativi di allora, il premier **Giuseppe Conte**, il ministro della Salute **Roberto Speranza**, il ministro dei Trasporti **Paola De Micheli** e il commissario straordinario per emergenza covid-19 **Domenico Arcuri**. Non è escluso che un appello del genere sia rinnovato dopo la formazione del nuovo Governo guidato da **Mario Draghi**: **Speranza** ed **Arcuri** sono ancora ai loro posti, mentre dovrà essere coinvolto lo stesso ex governatore della Bce e il nuovo ministro dei Trasporti, **Enrico Giovannini**.

I nodi del post Morandi

Autostrade nel caos, camionisti all'attacco «L'A26 non regge»

Gli autotrasportatori: «No a cantieri fissi sulla Voltri-Gravellona»

Matteo Dell'Antico

La tempesta perfetta che ha paralizzato l'autotrasporto e le merci in uscita dallo scalo genovese è scattata ieri mattina sull'autostrada A26 con i mezzi pesanti che hanno impiegato ore per percorrere pochi chilometri.

Con la chiusura della galleria Montegalletto in A7 che riaprirà a marzo, tutti i Tir in uscita dal porto e diretti verso Nord sono stati obbligati a percorrere la A26 sulla quale sono presenti - specialmente nel tratto da Genova a Masone - diversi cantieri, riduzioni di corsie e continui scambi di carreg-

giata. «Ci sono stati enormi disagi, come del resto avevamo previsto. Era inevitabile: non è possibile dirottare il traffico su un'autostrada che presenta evidenti criticità. Chiediamo maggiore flessibilità sui cantieri: sulla A26 devono essere allestiti solo quando ci sono operai al lavoro, poi però è neces-

sario smantellarli per favorire la circolazione dei mezzi pesanti e delle auto», dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore figure di Trasportounito. Forti disagi, ieri, si sono verificati pure sulla A7 in uscita a Genova Ovest e sulla A10 direzione Genova prima dello svincolo per la A26, dove molti mezzi hanno dovuto attendere ore prima di potersi dirigere verso Nord. «La situazione è destinata a peggiorare, con ripercussioni negative sull'economia del nostro scalo - spiega Giampaolo Botta, direttore genera-

le di **Spediparto**, l'associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi. -. I giorni di maggiore traffico per le merci scaricate in banchina vanno, infatti, da martedì a giovedì».

Intanto, fanno discutere anche i lavori di manutenzione del viadotto autostradale Bisagno, bloccati due settimane fa dalla Asl3 che ha evidenziato alcune irregolarità in una par-

te del cantiere. Sulla questione è intervenuto anche il consigliere regionale di Linea Condivisa Gianni Pastorino, che ha scritto al direttore della Asl3, Luigi Carlo Bottaro, per conoscere i motivi dello stop e valutare iniziative conseguenti. «Nel primo giorno di avvio del cantiere della galleria Montegalletto si sono registrati code in A26 nel tratto tra Pra' e Masone dove sono presenti due scambi di carreggiata tra quelli installati per interventi di manutenzioni in corso sulla rete, per consentire i lavori senza chiudere i tratti al traffico. È in corso di definizione un canale Telegram riservato ai soli mezzi pesanti, affinché gli stessi autisti possano conoscere la situazione real time, con aggiornamenti puntuali su eventuali fenomeni straordinari lungo la viabilità autostradale», fa sapere Autostrade per l'Italia.

Sul fronte dei collegamenti

ferroviari, invece, è stato presentato ieri il rapporto "Pendolaria 2021" che fotografa la situazione del trasporto su ferro in Italia. Per quanto riguarda la Liguria il rapporto segnala luci ed ombre, ma soprattutto evidenzia l'aumento di citadi-

ni che utilizzano il trasporto pubblico. Se nel 2011 i viaggiatori giornalieri sui treni regionali erano 105mila, nel 2019 sono diventati 128.218 (+22,1%). Il report segnala tra le "incompiute" il potenziamento della Genova-Ventimiglia. «Il compito della Regione Liguria dovrebbe essere quello di stimolare di più e meglio il governo, affinché stanzi i fondi necessari al completamento dell'infrastruttura: non è infatti pensabile che nel 2021 ci siano ancora tratti a binario unico», dice Santo Grammatico, presidente di Legambiente Liguria. —

INVIATO IN UNO DEI CANTIERI DELLA A26

Logistica

Confetra interviene sul Drive Through Difesa aperto al Brenner

Giudizio positivo sulla reattività del governo, ma serve ripensare ai corridoi verdi UE



"Abbiamo molto apprezzato la reattività del Governo che ha immediatamente disposto l'apertura dei Drive Through Difesa per permettere ai trasportatori in transito al Brennero di poter effettuare il tampone" afferma il responsabile della commissione autotrasporto di Confetra Mauro Nicosia.

"Tuttavia ci troviamo in una condizione nella quale la competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta messa in seria difficoltà da scelte che impongono soluzioni strutturali. La scelta del Governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid Test entro le 48 ore precedenti rischia, come nelle scorse ore, di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del paese.

Ma anche l'aumento indiscriminato dei costi di attraversamento dei trafori del Frejus e del Monte Bianco rischiano di compromettere la capacità esportativa del nostro Paese. Occorre quindi," continua Nicosia "per affrontare la questione dell'attraversamento dell'arco alpino, ritornare ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i paesi del centro e nord Europa garantirne quindi il libero accesso in quei mercati verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale".

Anche i box di Envirotainer entrano in PharmaCom Italia

Nuovo ingresso di peso nella compagine di PharmaComItalia. L'associazione che riunisce esperti logistica specializzati nel prodotto farmaceutico, da poco entrata a far parte di Confetra, ha annunciato di avere accolto l'adesione di Envirotainer, azienda svedese specializzata nell'offrire soluzioni per il trasporto aereo di prodotti farmaceutici, tra cui gli omonimi container dedicati.

“Esperienza, professionalità, tecnologia avanzata e un occhio attento alla continua evoluzione del mercato fanno di questa azienda uno dei punti di riferimento per la logistica del farmaco e PharmaCom Italia è orgogliosa di poterla annoverare tra i propri soci” ha commentato l'associazione.

Per PharmaCom Italia quella attuale è una fase di intenso reclutamento, dato che recentemente ha accolto tra i suoi membri anche [Phse, Dante Labs](#) e [Savino Del Bene](#).

Sos Logistica è l'associazione del settore trasporti più vicina a Giovannini

SOS-LOGistica, Associazione per la Logistica Sostenibile collegata ad Assologistica, è l'unica realtà associativa del settore trasporti e logistica che risulta ad oggi aderente all'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (Asvis). Il presidente Daniele Testi (che presiede anche la commissione Green Logistics di Confetra) a SHIPPING ITALY spiega che "SOS LOGistica non è una associazione di categoria ma un insieme di imprese e professionisti che condividono l'urgenza di un cambiamento del settore della logistica e trasporto affinché possa svilupparsi in equilibrio con i fattori ambientali, economici e sociali. Il nostro obiettivo è fare emergere il valore della logistica e riteniamo, per missione, che la leva principale sia proprio la sostenibilità e la transizione verso una economia circolare. Il lavoro che da anni Asvis porta avanti come catalizzatore e sistema di monitoraggio delle iniziative legate agli obiettivi della agenda Onu 2030 è per noi un riferimento fondamentale. Nella creazione del marchio della logistica sostenibile (Sos Logistica – Marchio Sos Log (sos-logistica.org) ci siamo ispirati a molte iniziative internazionali e nel caso specifico dell'agenda 2030, le aziende che decidono di dotarsi del marchio Sustainable Logistics possono verificare il proprio contributo diretto al raggiungimento degli obiettivi (SDGs) numero 8, 9, 11, 12, 13 e 17. Il processo di adesione ad Asvis si è concluso ufficialmente poche settimane fa. È stato lungo e per noi sinonimo di estrema serietà e competenza nell'andare ad analizzare i principi e le iniziative che i soci portano avanti".



Daniele Testi

Alla domanda se ora si sentano in qualche modo avvantaggiati con il neoministri Giovannini rispetto ad altri portatori d'interesse del mondo dei trasporti, Testi risponde così: "Non ci sentiamo assolutamente avvantaggiati ma siamo molto soddisfatti che per questo dicastero, il presidente Draghi abbia nominato una personalità che ha messo lo sviluppo sostenibile al centro della propria immagine pubblica e delle proprie azioni in questi ultimi anni. Pensiamo che possa esserci un linguaggio comune che potrà contribuire a vedere la logistica e le infrastrutture non più come un

costo da abbattere ma come un elemento strategico su cui costruire competitività e sviluppo. Sono gli stessi principi che animano i promotori della Carta di Padova, l'iniziativa presentata lo scorso 12 Novembre durante il Green Logistic Intermodal Forum. Un esercizio che abbiamo l'onore di coordinare e che vede ben 14 stakeholder tra associazioni e confederazioni della committenza, dell'offerta, delle infrastrutture, dell'innovazione, della produzione di mezzi industriali e dei consumatori finali. Un vasto insieme di operatori e rappresentanti di categoria che hanno definito 4 assi fondamentali per lo sviluppo di una logistica sostenibile ed efficiente, declinandoli in 8 priorità concrete e attuabili nel breve termine. Abbiamo messo a disposizione di tutti i decisori istituzionali questo documento ricevendo numerosi attestati di stima ed interesse. A breve lanceremo la piattaforma web con cui renderemo gli avanzamenti sulle priorità individuate”.

Logistica dei vaccini, patto per l'export e Brexit nella prima riunione 2021 di Confetra



Interventi sulla logistica del piano vaccini (a cura di Alessandro Albertini, presidente di Anama), sulla Brexit (di Bruno Pisano), sul patto per l'export (di Roberto Alberti), su autotrasporto e limiti ai valichi alpini (di Mauro Nicosia), sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale (di Luca Becce). Questi i punti affrontati dalla prima giunta del 2021 di Confetra, che nell'occasione ha anche espresso i suoi auguri al presidente incaricato Mario Draghi "affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante e operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella".

Nel corso dell'incontro la Confederazione ha anche discusso del Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del Pnrr e fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del Ccnl. Una parte importante della giunta è stata però dedicata anche alle iniziative in cantiere per il 75mo anniversario della costituzione della Confederazione, nata infatti a Roma il 13 Aprile 1946.

"Siamo i custodi di una storia importante" ha detto il presidente Guido Nicolini. "Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci". Tra le iniziative messe in atto per le celebrazioni – che avverranno, ha spiegato Nicolini, naturalmente nel rispetto della normativa vigente e "senza fronzoli" – ci saranno la presentazione di un logo commemorativo nonché una riunione tra "tutti i Past President e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni". La confederazione ha inoltre commissionato ad alcuni ricercatori universitari italiani una pubblicazione che raccoglierà le posizioni assunte nel dibattito pubblico – dal dopoguerra a oggi – in materia di infrastrutture e trasporti. Confetra sta inoltre digitalizzando l'atto costitutivo e realizzando una mostra fotografica multimediale per illustrare la sua storia.

Gli Alpini mobilitati per i tamponi al Brennero

Dopo i quaranta chilometri di coda creati il 15 febbraio lungo la corsia nord dell'autostrada A22 a causa della decisione del Governo austriaco di **far entrare nel Paese solamente le persone che mostrano un certificato di negatività** alla Covid-19, compresi gli autisti di camion, le Autorità italiane hanno attivato dei punti per effettuare i tamponi ai camionisti, con l'aiuto anche dell'Esercito. Accanto al presidio sanitario della Provincia di Bolzano, la mattina del 16 febbraio è arrivato un contingente degli Alpini, che ha attivato un punto di controllo nel Top Stop dell'autoporto di Sodobre.

Per evitare d'intasare questi presidi, costringendo gli autisti a lunghe code a una temperatura sottozero, è stato **attivato un filtro allo svincolo di Verona Nord** dell'autostrada A22, che fa proseguire i viaggiatori verso il Brennero solo se hanno già un certificato di negatività alla Covid-19. Ricordiamo che per entrare in Austria i certificati devono essere scritti in tedesco, inglese, o francese.

In circa 24 ore sono stati **fatti 1800 tamponi**, da cui sono risultati solamente tre casi positivi. Un altro punto di controllo entrerà in funzione il 17 febbraio nell'Interporto di Trento, dopo una richiesta presentata dalla Confindustria. I controlli sono stati organizzati dall'assessorato provinciale alla Salute.

Intanto continuano le **prese di posizione delle associazioni del trasporto italiane** contro la decisione austriaca di filtrare i camion alla frontiera italiana. Ricordiamo che attualmente non è l'Austria a imporre il certificato di negatività alla Covid-19, bensì il Governo tedesco nei confronti di tutti coloro che entrano dall'Austria e dalla Repubblica Ceca. Vienna ha spostato il filtro al confine con l'Italia per evitare un affollamento di veicoli industriali sul suo territorio. In pratica, ha scaricato il problema sul nostro Paese.

Il responsabile della Commissione Autotrasporto di Confetra, Mauro Nicosia, ha affermato che "la scelta del Governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid Test entro le 48 ore precedenti rischia, come nelle scorse ore, di **mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del Paese**". Nicosia chiede di tornare "ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i Paesi del centro e nord Europa garantirne quindi il libero accesso in quei mercati verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale".

Anita ha sottolineato che la deviazione di numerosi veicoli industriali dal Brennero a Tarvisio, per evitare code sull'A22, comporta un **allungamento della percorrenza di duecento chilometri**, con conseguente aumento dei costi. Il presidente Thomas Baumgartner dichiara che l'Italia "ha fatto il gioco del Tirolo, che grazie ad azioni di filtraggio e dirottamento del traffico attuate in Italia ha scaricato sul nostro Paese la gestione dell'emergenza, i costi che ne sono derivati e ha liberato le proprie strade dal traffico dei veicoli pesanti".

Inoltre, aggiunge Baumgartner, i provvedimenti di Austria e Germania contrastano con la politica dei Corridoi Verdi attuata dall'Unione Europea dall'inizio della pandemia. "L'Italia ha finora rispettato queste raccomandazioni, tuttavia se effettivamente le suddette decisioni sono motivate da reali esigenze sanitarie, chiediamo allora che **anche il nostro Paese adotti analoghe misure** per i veicoli provenienti dal Tirolo per assicurare la necessaria sicurezza sanitaria e parità di condizioni". In caso contrario, Baumgartner annuncia che Anita "non può escludere l'interruzione dei servizi verso il Nord Europa", aggiungendo di avere chiesto un incontro urgente al Governo.

Il podcast K44 La voce del trasporto racconta questa vicenda con la voce di due protagonisti che la hanno vissuta: Fabio Soncin, autista di un'azienda di autotrasporto sarda che si è trovato al Brennero proprio in concomitanza con l'attivazione del filtro austriaco e il direttore del consorzio Cam, che è trovato nella paradossale situazione di spiegare un committente austriaco perché il camion a lui diretto non era ancora arrivato. Vi riproponiamo questo episodio. Buon ascolto.



Al Shipping Forwarding & Logistics meet Industry la logistica e i trasporti per le PMI esportatrici

(FERPRESS) – Milano, 17 FEB – Italia, Paese di trasformatori ed esportatori. Gli ultimi dati Eurostat lo confermano: il 51% delle aziende italiane che esportano sono piccole e medie, con meno di 250 addetti. Non solo, esportano tanto. Tra le imprese con 50-249 addetti il valore medio è di 13 milioni di euro, secondo solo a quello delle pari classe svizzere.

Non stupisce quindi che una strada per la ripresa dell'economia post, ma anche durante, la pandemia passa per i mercati esteri, da raggiungere attraverso strumenti che hanno la logistica specializzata al proprio centro.

Pre-pandemia le piccole e medie imprese italiane esportatrici privilegiavano l'innovazione nelle fasi di progettazione e produzione, considerando le fasi a monte (sourcing e logistica industriale) e a valle (logistica distributiva) meno importanti, servizi da comprare sul mercato al minor prezzo possibile. Inoltre, la maggioranza delle PMI tende ancora oggi a gestire internamente la logistica e i trasporti, affidandosi a fornitori diversi per ogni fase, con l'idea che l'outsourcing logistico sia una soluzione per grandi aziende. E ad affidarsi a un approccio franco fabbrica, senza porre il giusto peso a ciò che accade al proprio prodotto una volta uscito dai cancelli dello stabilimento o del laboratorio. Con conseguenze immediate sulla propria reputazione quando qualcosa va storto.

Nel mercato ipercompetitivo che dominerà lo scenario internazionale post-pandemia, gli strumenti logistici saranno invece una componente chiave del successo, arrivano a caratterizzare il prodotto in modo diretto e non solo come "valore" legato alla puntualità e all'integrità dello stesso. Anche le PMI dovranno scoprire le possibilità di servizi come picking, multisource kitting, lavorazione finale, repackaging, effettuati in prossimità del luogo di destinazione da fornitori specializzati e perfettamente esperti del mercato e delle sue regole.

La sessione, in programma l'8 marzo a partire dalle ore 11 in diretta streaming, vedrà la partecipazione di Silvia Moretto, Vice Presidente Vicario, Confetra e Presidente, Fedespedi, Carlo Ferro, Presidente ICE/ITA, Anna Del Sorbo Presidente Gruppo Piccola Industria Napoli, Francesco Benevolo, Direttore RAM, Luigi Legnani, Presidente FERCARGO, Andreas Nolte, Presidente ASSOFERR, Alessandro Santi, Presidente FEDERAGENTI, Marco Arletti, ADACI, Marco Lopez de Gonzalo, Studio Legale Mordiglia, Stefano Valvason, Direttore Generale A.P.I.. La sessione sarà condotta da Maurizio De Cesare, Direttore di Porto&Interporto.

Cnel, Confindustria-Confitarma-Confetra per Botta vicepresidente

Proposta formalmente la candidatura

Roma, 18 feb. (askanews) - Confindustria, Confitarma e Confetra accolgono e sostengono la disponibilità offerta dal Consigliere, Floriano Botta, a ricoprire la carica di vicepresidente del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e ne propongono formalmente la candidatura. "Il piano nazionale di ripresa e resilienza offre una importante occasione - si legge in una nota - per introdurre nel nostro Paese riforme su tre assi di intervento: digitalizzazione e innovazione; transizione ecologica, inclusione sociale. Sarebbe, quindi, auspicabile l'avvio di una vera e propria pianificazione strategica, ampia e partecipata, che valorizzi la dotazione infrastrutturale del Paese e la sua capacità di attrarre investimenti". La Logistica "riveste un ruolo centrale nelle dinamiche economico produttive del Paese e le reti di connessione materiali ed immateriali, rappresentano asset imprescindibili della competitività globale del Sistema Italia. Le organizzazioni di rappresentanza delle imprese produttrici di beni e servizi e quelle del settore della logistica sono consapevoli di ciò e sono da tempo impegnate a sviluppare percorsi comuni anche all'interno del Cnel dove si stanno elaborando analisi e proposte". Mlp181126 FEB 21

Laghezza: «A Spezia da molti anni non si fa un metro di banchina»



Forte calo del traffico merci nel porto della Spezia nel 2020 (-15,6% rispetto al 2019)- «Risultati attesi che risentono del Covid» ha commentato Alessandro Laghezza, presidente gruppo Laghezza spa e Confetra Liguria per Corriere marittimo - «Siamo nella stagione del rinnovamento in porto, ci deve essere la partenza agli investimenti, non possiamo aspettare oltre».

Lucia Nappi

LA SPEZIA - Forte calo del traffico merci nel porto della Spezia con 13,4 milioni di tonnellate una flessione del -15,6% rispetto al 2019. Il dato in perdita è maggiore principalmente nei primi tre trimestri dell'anno con cali rispettivamente del -13,4%, -26,6% e -11,7% sui corrispondenti periodi del 2019, contrazione che si è attenuata nell'ultimo trimestre del 2020 nel corso del quale sono state movimentate circa 3,3 milioni di tonnellate di carichi (-9,4%).

Alessandro Laghezza, presidente del gruppo Laghezza SpA e presidente di Confetra Liguria, sentito da Corriere marittimo, ha commentato i dati, aprendo un focus sulle prospettive del porto e del comparto logistico nei prossimi anni e sullo sviluppo del prossimo ventennio. *«Erano risultati attesi che risentono del Covid» - ha sottolineato Laghezza - il porto di La Spezia ha avuto risultati leggermente peggiori rispetto ad altri porti essendo uno scalo di export e non di transhipment. Penalizzato dai blanksailing e dalle rotazioni delle navi, non vedo motivazioni particolari. Risultati in linea con i principali porti "in e out" d'Italia, forse un po' peggiore».*

I dati 2020 mostrano sofferenza nel settore container, con 1,17 milioni di teu (-16,7%). Dove il terminal LSCT del gruppo Contship Italia ha movimentato 1,08 milioni di teu (-17,0%), mentre il Terminal del Golfo del gruppo Tarros ha movimentato 93 mila teu (-11,7%). Oltre alla pandemia ci sono altri motivi ai quali è imputabile il calo del traffico containerizzato?

«Nel calo del terminal Contship non c'è nulla di riferibile alla questione societaria o all'andamento di Contship, casomai è tutto riferibile alla situazione del 2020. E' necessario che il porto si presenti al dopo Covid rapidamente, con investimenti che da troppi anni sono attesi, opere che devono essere realizzate. Con la ripresa dei traffici, dobbiamo presentarci a queste sfide con banchine adeguate è giunto il momento di sviluppare un piano di investimenti».

L'istituzione della ZLS a Spezia potrà dare quell'impatto positivo, a cui si fa riferimento, alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina?

«Se è esclusivamente una forma di semplificazione procedurale, molto poco. Se invece ci sarà una leva di tipo fiscale che favorisca gli insediamenti nel porto e nel retroporto, allora potrà avere una valenza che potrebbe coniugarsi con quello che noi da anni sosteniamo, il riconoscimento giuridico di status di Interporto al retroporto di Santo Stefano. Da uno status di Interporto e da una ZLS a valenza fiscale, può partire un vero sviluppo agli elementi logistici, che già ci sono, ma può diventare fattore di attrattiva molto importante».

Nella pianificazione nazionale (PNRR) che troverà finanziamento nel Recovery Fund - Next generation EU, con quali progetti rientra il porto e l'area logistica di Spezia?

«Rilevante è l'elettificazione delle banchine, molto importante per la sostenibilità del traffico crocieristico che ha bisogno di diventare compatibile e sostenibile con la città».

Riguardo al completamento e raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, la Pontremolese?

«Manca purtroppo, anche per la natura di questo piano, un'opera a lunga gittata come la Pontremolese, opera che rilancerebbe Spezia portandola all'attenzione della portualità e della logistica italiana. Questa opera non trova finanziamento nel Recovery plan e neppure nella pianificazione del governo, se non nelle tratte in pianura. Siamo fermi e questo ci penalizza in maniera forte.

L'opera viene sbadierata dalla politica come imminente, da realizzarsi, hanno nominato un commissario, ma tutti sappiamo che senza la galleria di Valico diventa una linea ferroviaria che verrà rafforzata, ma il binario unico sulla Galleria di Valico la renderà sempre una linea di secondaria importanza, rispetto a quelle che sono le grandi linee ferroviarie principali».

Ci sono progetti in essere e investimenti che riguardano lo sviluppo del porto, si vedono i segnali di partenza di queste opere?

«Siamo nella stagione del rinnovamento in porto, perché ci deve essere questa partenza agli investimenti, non possiamo aspettare oltre. A Spezia è da molti anni che non si fa un metro di banchina, c'è la necessità di presentarci alle sfide di questo ventennio bisogna essere pronti. Un processo che deve essere accompagnato dai dragaggi necessari, la manutenzione dei canali di accesso al porto. C'è tutto un percorso che si sta definendo, dal Molo Garibaldi alla Marina del Canaletto, come operatore dico che va bene, ma è importante che i tempi siano compatibili con quelli dei traffici. Da questo puzzle si originano gli spazi della Stazione Marittima, quando riprenderanno le crociere il comparto turistico riprenderà in maniera forte, settore nel quale bisogna essere attrattivi. Quella posizione di attrattività nel mondo crocieristico, che a Spezia abbiamo ottenuto con fatica, se non è supportata da investimenti adeguati»

Come vede il futuro del porto e del suo comparto logistico, nel 2021 e in una prospettiva futura?

«Sono moderatamente ottimista riguardo al 2021, è iniziato abbastanza bene. Ma vedo che Genova sta investendo nella Diga Foranea, a Vado Ligure il terminal sta crescendo, a Livorno viene fatta Darsena Europa, Spezia che per tanti anni è stato il più competitivo dei porti dell'Alto Tirreno, deve rilanciare. Presentarsi con tutte le carte in regola per continuare ad essere uno scalo competitivo, anche nei prossimi anni».

(FERPRESS) - Firenze, 18 FEB - Gloria Dari, Presidente in carica di Spedimar, è stata nominata Presidente di Confetra Toscana per il prossimo biennio, con delibera unanime del Consiglio Direttivo della territoriale toscana.

Gloria Dari succede ad Alberto Bartolozzi, Presidente di AssoTosca, alla guida della confederazione regionale nei primi due anni della sua costituzione, da quando le associazioni territoriali Assotosca e Spedimar unitamente ai delegati di Assologistica, Assiterminal, Anasped, Assocad e Ifa - in rappresentanza di spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, imprese di logistica, magazzini generali, terminalisti, doganalisti, fumigatori e centri di assistenza doganale - dettero vita alla confederazione regionale.

Il Consiglio Direttivo di Confetra Toscana – che ha riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata – ha nominato anche due Vice Presidenti, espressioni delle due realtà territoriali più rappresentative, Livorno e Firenze, rispettivamente: Valeria Gassani e Mario Bartoli che affiancheranno la Presidente durante l'intero mandato. Gloria Dari, nel ringraziare innanzitutto il Presidente uscente – che resterà nel Consiglio in qualità di Past President - e riconoscendo la professionalità e le non poche difficoltà che si è trovato ad affrontare a causa della pandemia, si è detta onorata di rappresentare la confederazione regionale ed ha comunicato un programma di massima del suo mandato e del Consiglio Direttivo in carica.

“Innanzitutto - ha affermato Dari - va sottolineata con forza l'importanza dell'Industria della Logistica e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare il rapporto tra la logistica e l'Industria. C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logistica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali.”

Alcune priorità del territorio: la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, i collegamenti ferroviari di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra porto e le aree produttive del Paese, l'Autostrada Tirrenica, il rilancio dell'area di crisi di Piombino legato al rilancio delle funzioni produttive del suo porto, le misure di incentivo e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalveti e di Prato, il rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la ZLS.

Una novità della nuova Presidenza consiste nella volontà di istituire dei Gruppi di Lavoro, così come avviene a livello nazionale, nei diversi settori della filiera logistica: Porti, Autotrasporto, Trasporto Ferroviario, Trasporto aereo, Interporti, Dogane, Innovazione digitale, Green Logistics. Ciascun gruppo di lavoro si avvarrà della professionalità e competenza dei Consiglieri di Confetra Toscana. In sintonia con la linea nazionale del Presidente Guido Nicolini e del lavoro di Ivano Russo, Segretario Nazionale.

Infine, l'intenzione di promuovere con forza la formazione professionale e la creazione di uno sportello “info Point” stabile per assistere le imprese ad orientarsi nel mondo spesso dispersivo dei finanziamenti e delle possibilità di investimenti e sviluppo, specie in questo momento storico, unico dal dopo guerra.

Come ripartiamo? La parola a **Confetra**

LINK: <https://www.manageritalia.it/economia/guido-nicolini-confetra>



Come ripartiamo? La parola a **Confetra** Più sinergia e managerialità per voltare pagin 18 feb 2021 Stato dell'arte e ripresa di alcuni settori chiave dell'economia italiana: quali strade percorrere? Ne parliamo con i nostri partner contrattuali. Intervista a Guido Nicolini, presidente **Confetra**. Come arriva il vostro settore alla fine del 2020? «Le imprese del settore logistico, del trasporto merci e delle spedizioni hanno lavorato sempre, anche nei 59 giorni più duri del lockdown totale di marzo e aprile 2020. Secondo i nostri dati, nel 2020 la diminuzione complessiva dei volumi movimentati si attesta attorno al 10%. Naturalmente con una grande diversificazione interna alla supply chain logistica: un conto sono i porti, altro i corrieri espressi, altro ancora il cargo aereo o quello ferroviario o l'autotrasporto. Il dato occupazionale ha tutto sommato tenuto grazie agli ammortizzatori

sociali straordinari Covid». Cosa serve per ripartire? «Dobbiamo partire dalle reali necessità dell'industry logistica italiana, sostenerne la crescita dimensionale, incentivarne investimenti digitali e green, favorirne l'internazionalizzazione attraverso il supporto all'Ex Works, completare il quadro delle realizzazioni infrastrutturali utili a generare ricchezza diffusa, puntare sulla formazione permanente e sul passaggio generazionale». Qual è il vostro ruolo come organizzazione di rappresentanza? «Sia durante il lockdown di primavera sia durante la prima e la seconda ondata di Covid, non ci siamo mai fermati, garantendo sempre la distribuzione di beni essenziali, cibo, farmaci, materie prime per le imprese manifatturiere produttrici rimaste aperte. Per molti è stata l'occasione per comprendere fino in fondo il valore della logistica. Adesso sono i trasporti e, appunto, la

logistica a chiedere investimenti in infrastrutture che ci avvicinino ai nostri competitor internazionali e regole chiare e condivise all'interno delle quali operare. È ciò per cui ci impegniamo ogni giorno». Come possiamo fare sinergia per rilanciare il settore e l'economia? «L'emergenza sanitaria ha fatto capire quanto sia importante il ruolo dei corpi intermedi, non tanto per fare battaglie di categoria, ma per raggiungere obiettivi nell'interesse del Paese. La managerialità è strategica, la logistica e i trasporti sono strategici. Insieme possiamo lavorare per un modello di sviluppo moderno e più efficiente». Qual è il ruolo di managerialità e innovazione? «Ricordo uno studio di qualche tempo fa dove veniva chiesto agli imprenditori quali figure di manager sarebbero state più ricercate negli anni a venire. Al primo posto c'era l'innovation manager. In un mondo che corre veloce e

con la necessità di adeguare le nostre visioni ai cambiamenti determinati dalla pandemia, managerialità e innovazione saranno un binomio inscindibile».

Nominata Gloria Dari presidente di Confetra Toscana per il prossimo biennio

La affiancheranno, nel ruolo di vice presidente, Valeria Gassani e Mario Bartoli

Gloria Dari succede ad **Alberto Bartolozzi**, Presidente di AssoTosca, alla guida della confederazione regionale nei primi due anni della sua costituzione, da quando le associazioni territoriali Assotosca e Spedimar unitamente ai delegati di Assologistica, Assiterminal, Anasped, Assocad e Ifa - in rappresentanza di spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, imprese di logistica, magazzini generali, terminalisti, doganalisti, fumigatori e centri di assistenza doganale - dettero vita alla confederazione regionale. Il Consiglio Direttivo di Confetra Toscana – che ha riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata – ha nominato anche due vice presidenti, espressioni delle due realtà territoriali più rappresentative, Livorno e Firenze, rispettivamente: **Valeria Gassani** e **Mario Bartoli** che affiancheranno la presidente durante l'intero mandato. **Gloria Dari**, nel ringraziare innanzitutto il Presidente uscente – che resterà nel Consiglio in qualità di Past President - e riconoscendo la professionalità e le non poche difficoltà che si è trovato ad affrontare a causa della pandemia, si è detta onorata di rappresentare la confederazione regionale ed ha comunicato un programma di massima del suo mandato e del consiglio direttivo in carica.

"Innanzitutto - ha affermato **Dari** - va sottolineata con forza l'importanza dell'Industria della Logistica e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare il rapporto tra la logistica e l'Industria. C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logistica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali".

Alcune priorità del territorio: la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, i collegamenti ferroviari di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra porto e le aree produttive del Paese, l'Autostrada Tirrenica, il rilancio dell'area di crisi di Piombino legato al rilancio delle funzioni produttive del suo porto, le misure di incentivo e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalveti e di Prato, il rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la Zls.

Una novità della nuova Presidenza consiste nella volontà di istituire dei Gruppi di Lavoro, così come avviene a livello nazionale, nei diversi settori della filiera logistica: Porti, Autotrasporto, Trasporto Ferroviario, Trasporto aereo, Interporti, Dogane, Innovazione digitale, Green Logistics. Ciascun gruppo di lavoro si avvarrà della professionalità e competenza dei Consiglieri di Confetra

Toscana. In sintonia con la linea nazionale del Presidente Guido Nicolini e del lavoro di Ivano Russo, Segretario Nazionale.

Infine, l'intenzione di promuovere con forza la formazione professionale e la creazione di uno sportello "info Point" stabile per assistere le imprese ad orientarsi nel mondo spesso dispersivo dei finanziamenti e delle possibilità di investimenti e sviluppo, specie in questo momento storico, unico dal dopo guerra.

Confetra Toscana, cambio al vertice: Dari succede a Bartolozzi



Livorno – **Gloria Dari** succede ad **Alberto Bartolozzi**, presidente di AssoTosca, **alla guida della confederazione regionale** nei primi due anni della sua costituzione, da quando le associazioni territoriali Assotosca e Spedimar insieme ai delegati di Assologistica, Assiterminal, Anasped, Assocad e Ifa – in rappresentanza di spedizionieri, autotrasportatori, corrieri, imprese di logistica, magazzini generali, terminalisti, doganalisti, fumigatori e centri di assistenza doganale – hanno dato vita alla confederazione regionale.

Il **Consiglio Direttivo di Confetra Toscana** – che ha riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata – ha nominato anche due vicepresidenti, espressioni delle due realtà territoriali più rappresentative, Livorno e Firenze, rispettivamente: **Valeria Gassani** e **Mario Bartoli** che affiancheranno la presidente durante l'intero mandato. **Gloria Dari**, nel ringraziare innanzitutto il presidente uscente – che resterà nel Consiglio in qualità di past president – si è detta onorata di rappresentare la confederazione regionale ed ha comunicato un programma di massima del suo mandato e del **Consiglio Direttivo** in carica.

“Innanzitutto – ha affermato Dari – va sottolineata con forza l'importanza dell'Industria della Logistica e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare il rapporto tra la logistica e l'Industria. C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logistica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali.”

Alcune priorità del territorio: la realizzazione della **Darsena Europa** nel porto di Livorno, i **collegamenti ferroviari** di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra porto e le aree produttive del Paese, l'**Autostrada Tirrenica**, il rilancio dell'area di crisi di **Piombino** legato al rilancio delle funzioni produttive del suo porto, le misure di incentivo e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalveti e di Prato, il **rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la ZLS**

Confindustria, Confitarma e Confetra per Floriano Botta vicepresidente del Cnel

Roma – **Confindustria, Confitarma e Confetra** accolgono e sostengono la disponibilità offerta dal consigliere **Floriano Botta** a ricoprire la carica di vicepresidente del Consiglio Nazionale dell’Economia e del Lavoro e ne propongono formalmente la candidatura.

“Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza offre una importante occasione – si legge in una nota – per introdurre nel nostro Paese riforme su tre assi di intervento: digitalizzazione e innovazione; transizione ecologica, inclusione sociale. Sarebbe, quindi, auspicabile l’avvio di una vera e propria pianificazione strategica, ampia e partecipata, che valorizzi la dotazione infrastrutturale del Paese e la sua capacità di attrarre investimenti”. La Logistica “riveste un ruolo centrale nelle dinamiche economico produttive del Paese e le reti di connessione materiali ed immateriali, rappresentano asset imprescindibili della competitività globale del Sistema Italia. Le organizzazioni di rappresentanza delle imprese produttrici di beni e servizi e quelle del settore della logistica sono consapevoli di ciò e sono da tempo impegnate a sviluppare percorsi comuni anche all’interno del Cnel dove si stanno elaborando analisi e proposte”

Gloria Dari è il nuovo presidente di Confetra Toscana



Gloria Dari, presidente in carica di Spedimar, è il nuovo **Presidente di Confetra Toscana per il**

Lo ha stabilito una delibera unanime del Consiglio Direttivo della territoriale toscana. Dari succede ad

“Innanzitutto - ha affermato Dari - va sottolineata con forza l'importanza dell'**Industria della Logistica** e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare

il rapporto tra la logistica e l'Industria. C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logistica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali”.

Il Consiglio Direttivo di Confetra Toscana – che ha riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata – ha nominato anche due Vice Presidenti, espressioni delle due realtà territoriali più rappresentative, Livorno e Firenze, rispettivamente: Valeria Gassani e Mario Bartoli che affiancheranno la Presidente durante l'intero mandato. Gloria Dari, nel ringraziare innanzitutto il Presidente uscente – che resterà nel Consiglio in qualità di Past President - e riconoscendo la professionalità e le non poche difficoltà che si è trovato ad affrontare a causa della pandemia, si è detta onorata di rappresentare la confederazione regionale ed ha comunicato un programma di massima del suo mandato e del Consiglio Direttivo in carica.

Le priorità del territorio

Tra le priorità del territorio ci sono: la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, i collegamenti ferroviari di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra porto e le aree produttive del Paese, l'Autostrada Tirrenica, il rilancio dell'area di crisi di Piombino legato al rilancio delle funzioni produttive del suo porto, le misure di incentivo e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalvetti e di Prato, il rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la ZLS.

I nuovi gruppi di lavoro della filiera logistica

Una novità della nuova Presidenza consiste nella volontà di istituire dei Gruppi di Lavoro, così come avviene a livello nazionale, nei diversi settori della **filiera logistica**: Porti, Autotrasporto, Trasporto Ferroviario, Trasporto aereo, Interporti, Dogane, Innovazione digitale, Green Logistics. Ciascun gruppo di lavoro si avvarrà della professionalità e competenza dei Consiglieri di **Confetra Toscana**. In sintonia con la linea nazionale del Presidente Guido Nicolini e del lavoro di Ivano Russo, Segretario Nazionale.

Infine, l'intenzione di promuovere con forza la **formazione professionale** e la creazione di uno sportello "info Point" stabile per assistere le imprese ad orientarsi nel mondo spesso dispersivo dei finanziamenti e delle possibilità di investimenti e sviluppo, specie in questo momento storico, unico dal dopo guerra.

Dai valichi alpini al porto di Genova: tutti i nodi che soffocano la logistica in Italia

Il test anti Covid al Brennero fa infuriare le imprese, già penalizzate dal caro trafori e dalla riapertura dei cantieri lungo le autostrade liguri Servizio

di Marco Morino

Brennero Frejus Monte Bianco porto di Genova e autostrade liguri : il sistema logistico nazionale è sotto pressione. Si allargano i punti critici, minacciando le catene di approvvigionamento europee. L'autotrasporto italiano è in fibrillazione. Dopo l'ultimo caso, il certificato anti Covid imposto agli autisti italiani dalle autorità tedesche e austriache al valico alpino del Brennero, è esplosa la protesta delle associazioni di categoria: Anita (Confindustria), Confetra, Conftrasporto-Confcommercio, Trasportounito.

Ecco, in sintesi, il loro pensiero: «La competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta minacciata da scelte che impongono soluzioni strutturali. La scelta del governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid test entro le 48 ore precedenti rischia di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del paese. Ma anche l'aumento indiscriminato dei costi di attraversamento dei trafori del Frejus e del Monte Bianco rischiano di compromettere la capacità esportativa italiana. Come pure i nuovi cantieri autostradali lungo la rete ligure, che obbligano gli autotrasportatori a percorrere 40 chilometri in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova».

Le associazioni chiedono prima di tutto di affrontare la questione dell'attraversamento dell'arco alpino, ritornare ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i paesi del centro e nord Europa; garantirne il libero accesso in quei mercati verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale.

Il Brennero e le limitazioni austriache

Lungo l'asse del Brennero, attraverso il quale transita circa la metà delle esportazioni italiane dirette in Europa, per un valore di circa 200 miliardi di euro di merci, sono da tempo in vigore limitazioni alla circolazione dei veicoli industriali decise da parte austriaca. Innanzitutto il divieto al transito notturno per il traffico pesante; poi il limite al numero di mezzi che possono transitare durante alcune date stabilite dal Land Tirolo; e ancora il divieto di transito ai camion che trasportano, attraverso il valico, determinate categorie di prodotti.

Tutto ciò finalizzato alla riduzione del traffico e dell'inquinamento acustico e ambientale, ma si scontra anche con il principio cardine dell'Unione europea della libera circolazione delle merci. Ed è per questo che più volte la Corte di giustizia europea ha accolto ricorsi ai divieti settoriali, ad esempio, condannando il governo austriaco a ritirare il provvedimento.

Ora arriva anche il tampone a carico degli autotrasportatori italiani alla frontiera del Brennero, mentre non c'è nessuna reciprocità per i loro colleghi che transitano verso l'Italia. Una situazione insostenibile, denunciano le associazioni di categoria. Unica, parziale consolazione: gli autotrasportatori che devono attraversare il Brennero possono presentare il test che attesti la negatività al Covid anche in lingua italiana. Inizialmente erano previsti unicamente l'inglese e il tedesco.

Gli italiani non sono soli in questa battaglia. Anche l'Uetr (l'Unione delle associazioni europee che riunisce le imprese di autotrasporto merci) ha rilasciato una nota a

proposito della decisione di Germania, Austria e Repubblica Ceca di imporre agli autotrasportatori l'obbligo del test - effettuato non più di 48 ore prima - per passare le frontiere. L'associazione invita la Commissione europea e l'Europarlamento ad agire per garantire il rispetto e la piena operatività delle Green Lanes , le corsie preferenziali per il trasporto delle merci istituite alla fine dello scorso marzo proprio per assicurare che l'attraversamento dei confini, compresi gli eventuali controlli e screening sanitari, non duri più di 15 minuti.

Al momento la ferrovia non rappresenta ancora una valida alternativa al trasporto su strada. Lo diventerà forse tra 10 anni, quando verrà completata ed entrerà in funzione la nuova maxi galleria ferroviaria di base del Brennero , tra Innsbruck e Fortezza, progettata sia per il trasporto passeggeri sia soprattutto per il trasporto merci. Fino ad allora bisognerà rassegnarsi alla strada e ai Tir.

Non può rappresentare una soluzione, ovviamente, deviare i flussi verso il Tarvisio o attraverso la Svizzera: l'aumento di tempi, percorrenze, e quindi dei costi finali per la merce, andrebbe tutta a detrimento della competitività del sistema produttivo nazionale. Urge quindi che la Commissione europea riesca a imporre le proprie Raccomandazioni in tema di "corridoi verdi " a tutti gli Stati membri assicurando in tal modo la continuità del trasporto merci e della logistica.

Il caro trafori

Il secondo fronte critico è ancora sulle Alpi ed è rappresentato dai trafori del Frejus e del Monte Bianco . Premessa: lungo tutto l'arco alpino transitano oltre 261 milioni di tonnellate di merci l'anno, in tutte le direzioni. Più dei 2/3 sono movimentate sulla strada , vista anche l'orografia del territorio. I principali partner commerciali dell'Italia, cioè la Germania e la Francia, vengono raggiunti attraverso i corridoi alpini, i quali per l'export italiano rappresentano uno snodo logistico di fondamentale importanza.

Il fatto è, denunciano Confetra Piemonte e Astra-Associazione trasportatori Cuneo, che sia il Frejus sia il Monte Bianco sono gravati da un costo esorbitante dei pedaggi . Le due associazioni calcolano che negli ultimi vent'anni l'aumento del pedaggio al Frejus e al Monte Bianco sia stato del 131% (nello stesso arco temporale l'aumento dell'inflazione è stato del 39%).

Dicono le imprese: «I trafori alpini sono fondamentali per il libero mercato europeo e non possono essere lo strumento per l'imposizione di veri e propri dazi occulti . Questi costi si scaricano sulle imprese, soprattutto su quelle di autotrasporto e sui consumatori finali. Occorre accendere un faro – sottolineano le associazioni – su questa problematica poco conosciuta dalla pubblica opinione: i trafori alpini sono un patrimonio pubblico ampiamente ammortizzato e non possono essere il bancomat di gruppi privati o pubblici».

Il concessionario del traforo del Frejus (parte italiana) è la società Sitaf , controllata al 66% dalla società Astm (gruppo Gavio) e al 31,74% dall'Anas. Il concessionario del traforo del Monte Bianco (parte italiana) è la società Sitmb , controllata al 51% da Autostrade per l'Italia (Aspi, gruppo Benetton) , da Anas 32% e altri soci minori. Il traforo del Frejus collega Torino, il Piemonte meridionale e i flussi provenienti dalla pianura Padana con Lione e la Francia del Nord. Il Monte Bianco collega il Piemonte Settentrionale con Milano e la pianura Padana con la Svizzera francese e il Nord della Francia. È lampante che per l'economia del Nord Ovest il passaggio di questi trafori è fondamentale e obbligatorio

I cantieri in Liguria

Torna l'incubo cantieri lungo le autostrade liguri. Quaranta chilometri di autostrada in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova; inevitabili code chilometriche in città e lungo il tragitto autostradale, disagi che ricadranno sugli autotrasportatori e che,

dopo quaranta giorni di blocco, si troveranno a pagare un conto danni che varierà fra i 25 e i 28 milioni di euro . Secondo Trasportounito è già tutto scritto e inevitabile, da quando lunedì 15 febbraio Autostrade per l'Italia (Aspi) ha aperto un cantiere che chiuderà per 40 giorni la tratta tra Genova Ovest e Bolzaneto (allacciamento A7/A12) e tutti i mezzi pesanti in uscita dal porto verranno dirottati verso la A10 o la A26 sobbarcandosi, oltre agli inevitabili ingorghi, 40 chilometri di guida in più.

Non sarà il solo cantiere lungo la rete autostradale della Liguria: ne sono previsti altri, sempre nel nodo di Genova, almeno fino all'estate. Aspi, da parte sua, garantisce che le attività di manutenzione saranno svolte h24, sette giorni su sette , con l'impegno del maggior numero possibile di operai, tecnici e mezzi così da ridurre al minimo i tempi di chiusura dei tratti autostradali interessati. I disagi però saranno inevitabili. Ma Aspi replica: «Si è deciso di sfruttare il più possibile l'attuale fase di traffico ridotto, tipico del periodo e ulteriormente condizionato dalle restrizioni anti-Covid, avviando subito gli interventi di maggior complessità localizzati nelle gallerie dell'area genovese. A partire dal prossimo giugno saranno invece eseguiti i lavori previsti per le aree più esterne e meno interessate dal traffico estivo, così da liberare la zona cittadina dai relativi riflessi sulla viabilità».

Insomma, meglio chiudere adesso che in estate, quando il traffico sarà ai massimi. Ma la logistica non conosce stagioni, la merce viaggia tutti i giorni e l'apertura di un cantiere in autostrada è sempre fonte di preoccupazione.

Assoporti evidenzia la necessità di una semplificazione immediata delle norme per i porti

L'associazione esprime sostegno alla proposta di legge Paita-Nobili

inforMARE - L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha manifestato il proprio sostegno alla proposta di legge presentata lo scorso 30 novembre da Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti alla Camera, e Luciano Nobili, entrambi del gruppo parlamentare di Italia Viva, per la semplificazione delle procedure nei porti, proposta che esorta a modificare gli articoli della legge di riordino della materia portuale che riguardano il Piano Regolatore Portuale, il dragaggio e le procedure di appalto.

«È ora - ha spiegato il presidente di Assoporti, Daniele Rossi - di cambiare rotta. L'onorevole Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione».

L'associazione ha ricordato di aver più volte sollecitato la semplificazione e sburocratizzazione delle procedure amministrative per la portualità, in quanto troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o pubbliche amministrazioni. Assoporti ha denunciato che ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali, appesantimenti che inevitabilmente rallentano la competitività dei porti.

A PROVOCARLO È L'AUMENTO DEI COSTI DEL TRASPORTO MARITTIMO

Il caro noli cambia le rotte

Sale anche l'incidenza dei trasporti sul costo finale dei prodotti. Da qui l'interesse degli importatori per soluzioni alternative modificando le catene di distribuzione

DI NICOLA CAPUZZO

L'alto costo del trasporto marittimo di merci in container inizia a indurre mutamenti negli scambi commerciali in Italia. Carichi normalmente spediti in container scelgono altre navi (specie le merci di basso valore) oppure gli importatori italiani decidono di approvvigionarsi in altri mercati, Est Europa in primis, perché la tratta marittima della logistica inizia a incidere troppo sul prezzo finale del prodotto.

Secondo un'analisi di Unicredit al momento non appare probabile un rischio d'inflazione generato dall'elevato costo delle spedizioni tra Asia ed Europa. «Assumendo che il costo del trasporto incida per il 5% sul valore totale delle merci spedite via mare (fonte Unctad), il prezzo delle importazioni europee potrebbe salire del 2,3%. Ma solo se i noli marittimi dovessero permanere così alti a lungo», spiega Unicredit. «Finora sembra probabile solo una modesta inflazione sul prezzo finale dei beni, ma i trend va monitorato». Second

il Freightos Baltic Index il nolo per un container standard da 40 piedi trasportato via nave dal Far East all'Europa (la rotta più cara per gli importatori ed esportatori italiani) da novembre a oggi è passato da 2.100 a 7.800 dollari. Un'analisi di **Spedito** (associazione spedizionieri genovesi) mostra che noli marittimi quadruplicati nel giro di 12 mesi in realtà incidono molto su alcune categorie merceologiche, meno su altre. In generale, su ogni container da 40' che contenga 50 mila dollari di merce, l'incidenza del trasporto via nave è salita dal

4,6 al 15,3%, e dal 2,8 al 9,5% per quelli da 80 mila dollari, incrementi che potrebbero generare una spinta inflazionistica. Sul nolo attuale da 7.650 dollari per un trasporto dalla Cina al Mediterraneo l'incidenza su un container da 40' carico di legno e simili (valore 5.420\$) è oggi del 141%, su prodotti minerali (11.266\$) del 67,9%, metalli (76.294\$) 10,03%, alimentari (44.984\$) 17%, pellami (82.532 dollari) 9,27%, macchinari (189.322\$)

4,04%, mentre su articoli tipo calzature (1.183.144\$) l'incidenza è solo dello 0,65%. Per i carichi a basso valore è quindi prevedibile un calo degli scambi commerciali o cambi di modalità di trasporto. «L'attuale livello di noli potrà proseguire fino a metà anno», ha dichiarato Paolo Pessina, presidente di Assagenti, in un recente confronto fra compagnie di navigazione e spedizionieri a Milano. Il tutto cancellando le speranze di quanti confidavano in un forte calo delle rate nelle prossime settimane o comunque dopo il Capodanno cinese. «Su un container carico ad esempio di scarpe da ginnastica l'incidenza è dello 0,1% sul prezzo finale del bene, anche con noli in media da 7.500 dollari, cioè il costo del trasporto marittimo non incide sul valore finale dei prodotti ad alto valore aggiunto e in questo la globalizzazione continuerà a fare il suo corso», ha spiegato Gian Enzo Duci di Conitrasporto.

Il ripensamento della delocalizzazione (reshoring) per riavvicinare o diversificare i centri di produzione delle aziende, è tornato prepotentemente alla ribalta anche per effetto del caro noli. «Queste rate porteranno a un rallentamento dei traffici globali via mare», ha spiegato Andrea Scarpa di **Festespediti**. «E molte aziende italiane stanno già cambiando importatori per cercarne di più vicini. A quel punto cosa metteremo nelle navi da 24 mila Teu?». Sempre da **Spedito** **Alessandro Pitto** ha aggiunto che «per i caricatori il livello di servizio è certo inadeguato». È diventata una corsa a ostacoli trovare la prenotazione, attendere la conferma dal vettore e l'arrivo della nave, trovare il container e riuscire a farlo imbarcare» (riproduzione riservata)

PANORAMA

ECONOMIA E LAVORO

Cnel, Floriano Botta candidato vicepresidente

Confindustria, Confindustria e Confetra accolgono e sostengono la disponibilità offerta dal consigliere Floriano Botta a ricoprire la carica di vicepresidente del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e ne propongono formalmente la candidatura. Il Piano Nazionale di Ri-



Floriano Botta.
Imprenditore,
candidato alla
vicepresidenza
del Cnel

presa e Resilienza - si legge in una nota - offre una importante occasione per introdurre nel nostro Paese riforme su tre assi di intervento: digitalizzazione e innovazione; transizione ecologica, inclusione sociale. Sarebbe, quindi, auspicabile l'avvio di una vera e propria pianificazione strategica, ampia e partecipata, che valorizzi la dotazione infrastrutturale del Paese e la sua capacità di attrarre investimenti. La logistica riveste un ruolo centrale nelle dinamiche economico produttive del Paese e le reti di connessione materiali ed immateriali, rappresentano asset imprescindibili della competitività globale del Sistema

Italia. Le organizzazioni di rappresentanza delle imprese produttrici di beni e servizi e quelle del settore della logistica sono consapevoli di ciò e sono da tempo impegnate a sviluppare percorsi comuni anche all'interno del Cnel dove si stanno elaborando analisi e proposte. Anche per dare continuità a questo impegno comune, le organizzazioni sostengono la candidatura di Botta.

di REDAZIONE/REDAZIONE

Dai valichi alpini al porto di Genova: tutti i nodi che soffocano la logistica in Italia

Il test anti Covid al Brennero fa infuriare le imprese, già penalizzate dal caro trafori e dalla riapertura dei cantieri lungo le autostrade liguri Servizio

di Marco Morino

Brennero Frejus Monte Bianco porto di Genova e autostrade liguri : il sistema logistico nazionale è sotto pressione. Si allargano i punti critici, minacciando le catene di approvvigionamento europee. L'autotrasporto italiano è in fibrillazione. Dopo l'ultimo caso, il certificato anti Covid imposto agli autisti italiani dalle autorità tedesche e austriache al valico alpino del Brennero, è esplosa la protesta delle associazioni di categoria: Anita (Confindustria), Confetra, Confraspporto-Confcommercio, Trasportounito.

Ecco, in sintesi, il loro pensiero: «La competitività del nostro sistema produttivo è ancora una volta minacciata da scelte che impongono soluzioni strutturali. La scelta del governo austriaco di impedire il transito ai trasportatori che non hanno effettuato il Covid test entro le 48 ore precedenti rischia di mettere in ginocchio il sistema dei trasporti del paese. Ma anche l'aumento indiscriminato dei costi di attraversamento dei trafori del Frejus e del Monte Bianco rischiano di compromettere la capacità esportativa italiana. Come pure i nuovi cantieri autostradali lungo la rete ligure, che obbligano gli autotrasportatori a percorrere 40 chilometri in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova».

Le associazioni chiedono prima di tutto di affrontare la questione dell'attraversamento dell'arco alpino, ritornare ai principi che hanno ispirato i corridoi verdi Ue per permettere il libero transito delle merci italiane verso i paesi del centro e nord Europa; garantirne il libero accesso in quei mercati verso i quali si sviluppa gran parte dell'export nazionale.

Il Brennero e le limitazioni austriache

Lungo l'asse del Brennero, attraverso il quale transita circa la metà delle esportazioni italiane dirette in Europa, per un valore di circa 200 miliardi di euro di merci, sono da tempo in vigore limitazioni alla circolazione dei veicoli industriali decise da parte austriaca. Innanzitutto il divieto al transito notturno per il traffico pesante; poi il limite al numero di mezzi che possono transitare durante alcune date stabilite dal Land Tirolo; e ancora il divieto di transito ai camion che trasportano, attraverso il valico, determinate categorie di prodotti.

Tutto ciò finalizzato alla riduzione del traffico e dell'inquinamento acustico e ambientale, ma si scontra anche con il principio cardine dell'Unione europea della libera circolazione delle merci. Ed è per questo che più volte la Corte di giustizia europea ha accolto ricorsi ai divieti settoriali, ad esempio, condannando il governo austriaco a ritirare il provvedimento.

Ora arriva anche il tampone a carico degli autotrasportatori italiani alla frontiera del Brennero, mentre non c'è nessuna reciprocità per i loro colleghi che transitano verso l'Italia. Una situazione insostenibile, denunciano le associazioni di categoria. Unica, parziale consolazione: gli autotrasportatori che devono attraversare il Brennero possono presentare il test che attesti la negatività al Covid anche in lingua italiana. Inizialmente erano previsti unicamente l'inglese e il tedesco.

Gli italiani non sono soli in questa battaglia. Anche l'Uetr (l'Unione delle associazioni europee che riunisce le imprese di autotrasporto merci) ha rilasciato una nota a

proposito della decisione di Germania, Austria e Repubblica Ceca di imporre agli autotrasportatori l'obbligo del test - effettuato non più di 48 ore prima - per passare le frontiere. L'associazione invita la Commissione europea e l'Europarlamento ad agire per garantire il rispetto e la piena operatività delle Green Lanes , le corsie preferenziali per il trasporto delle merci istituite alla fine dello scorso marzo proprio per assicurare che l'attraversamento dei confini, compresi gli eventuali controlli e screening sanitari, non duri più di 15 minuti.

Al momento la ferrovia non rappresenta ancora una valida alternativa al trasporto su strada. Lo diventerà forse tra 10 anni, quando verrà completata ed entrerà in funzione la nuova maxi galleria ferroviaria di base del Brennero , tra Innsbruck e Fortezza, progettata sia per il trasporto passeggeri sia soprattutto per il trasporto merci. Fino ad allora bisognerà rassegnarsi alla strada e ai Tir.

Non può rappresentare una soluzione, ovviamente, deviare i flussi verso il Tarvisio o attraverso la Svizzera: l'aumento di tempi, percorrenze, e quindi dei costi finali per la merce, andrebbe tutta a detrimento della competitività del sistema produttivo nazionale. Urge quindi che la Commissione europea riesca a imporre le proprie Raccomandazioni in tema di "corridoi verdi " a tutti gli Stati membri assicurando in tal modo la continuità del trasporto merci e della logistica.

Il caro trafori

Il secondo fronte critico è ancora sulle Alpi ed è rappresentato dai trafori del Frejus e del Monte Bianco . Premessa: lungo tutto l'arco alpino transitano oltre 261 milioni di tonnellate di merci l'anno, in tutte le direzioni. Più dei 2/3 sono movimentate sulla strada , vista anche l'orografia del territorio. I principali partner commerciali dell'Italia, cioè la Germania e la Francia, vengono raggiunti attraverso i corridoi alpini, i quali per l'export italiano rappresentano uno snodo logistico di fondamentale importanza.

Il fatto è, denunciano Confetra Piemonte e Astra-Associazione trasportatori Cuneo, che sia il Frejus sia il Monte Bianco sono gravati da un costo esorbitante dei pedaggi . Le due associazioni calcolano che negli ultimi vent'anni l'aumento del pedaggio al Frejus e al Monte Bianco sia stato del 131% (nello stesso arco temporale l'aumento dell'inflazione è stato del 39%).

Dicono le imprese: «I trafori alpini sono fondamentali per il libero mercato europeo e non possono essere lo strumento per l'imposizione di veri e propri dazi occulti . Questi costi si scaricano sulle imprese, soprattutto su quelle di autotrasporto e sui consumatori finali. Occorre accendere un faro – sottolineano le associazioni – su questa problematica poco conosciuta dalla pubblica opinione: i trafori alpini sono un patrimonio pubblico ampiamente ammortizzato e non possono essere il bancomat di gruppi privati o pubblici».

Il concessionario del traforo del Frejus (parte italiana) è la società Sitaf , controllata al 66% dalla società Astm (gruppo Gavio) e al 31,74% dall'Anas. Il concessionario del traforo del Monte Bianco (parte italiana) è la società Sitmb , controllata al 51% da Autostrade per l'Italia (Aspi, gruppo Benetton) , da Anas 32% e altri soci minori. Il traforo del Frejus collega Torino, il Piemonte meridionale e i flussi provenienti dalla pianura Padana con Lione e la Francia del Nord. Il Monte Bianco collega il Piemonte Settentrionale con Milano e la pianura Padana con la Svizzera francese e il Nord della Francia. È lampante che per l'economia del Nord Ovest il passaggio di questi trafori è fondamentale e obbligatorio

I cantieri in Liguria

Torna l'incubo cantieri lungo le autostrade liguri. Quaranta chilometri di autostrada in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova; inevitabili code chilometriche in città e lungo il tragitto autostradale, disagi che ricadranno sugli autotrasportatori e che,

dopo quaranta giorni di blocco, si troveranno a pagare un conto danni che varierà fra i 25 e i 28 milioni di euro . Secondo Trasportounito è già tutto scritto e inevitabile, da quando lunedì 15 febbraio Autostrade per l'Italia (Aspi) ha aperto un cantiere che chiuderà per 40 giorni la tratta tra Genova Ovest e Bolzaneto (allacciamento A7/A12) e tutti i mezzi pesanti in uscita dal porto verranno dirottati verso la A10 o la A26 sobbarcandosi, oltre agli inevitabili ingorghi, 40 chilometri di guida in più.

Non sarà il solo cantiere lungo la rete autostradale della Liguria: ne sono previsti altri, sempre nel nodo di Genova, almeno fino all'estate. Aspi, da parte sua, garantisce che le attività di manutenzione saranno svolte h24, sette giorni su sette , con l'impegno del maggior numero possibile di operai, tecnici e mezzi così da ridurre al minimo i tempi di chiusura dei tratti autostradali interessati. I disagi però saranno inevitabili. Ma Aspi replica: «Si è deciso di sfruttare il più possibile l'attuale fase di traffico ridotto, tipico del periodo e ulteriormente condizionato dalle restrizioni anti-Covid, avviando subito gli interventi di maggior complessità localizzati nelle gallerie dell'area genovese. A partire dal prossimo giugno saranno invece eseguiti i lavori previsti per le aree più esterne e meno interessate dal traffico estivo, così da liberare la zona cittadina dai relativi riflessi sulla viabilità».

Insomma, meglio chiudere adesso che in estate, quando il traffico sarà ai massimi. Ma la logistica non conosce stagioni, la merce viaggia tutti i giorni e l'apertura di un cantiere in autostrada è sempre fonte di preoccupazione.

Gloria Dari nominata presidente di Confetra Toscana



Gloria Dari, presidente in carica di Spedimar, che rappresenta le imprese di spedizioni e logistiche attive nel sistema portuale toscano, guiderà Confetra Toscana nel prossimo biennio. Lo ha stabilito con delibera unanime il Consiglio Direttivo della sezione territoriale della confederazione.

Dari succede ad Alberto Bartolozzi, presidente di AssoTosca, che ha guidato Confetra Toscana nei primi due anni dalla sua costituzione.

Nell'occasione il Consiglio Direttivo ha anche nominato come vice presidenti, Valeria Gassani e Mario Bartoli, in rappresentanza delle due aree più attive, quelle di Livorno e Firenze.

Nel ringraziare innanzitutto il presidente uscente Bartolozzi, che resterà nel Consiglio in qualità di Past President, Dari ha comunicato un programma di massima del suo mandato.

“Innanzitutto – ha affermato – va sottolineata con forza l'importanza dell'industria della logistica e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare il rapporto tra la logistica e l'industria. C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logistica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali.”

Tra le priorità del territorio la neopresidente ha citato la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, i collegamenti ferroviari di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra porto e aree produttive, l'Autostrada Tirrenica, il rilancio dell'area di crisi di Piombino, gli incentivi e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalveti e di Prato, il rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la Zls.

Dari ha infine espresso la volontà di dare vita a gruppi di lavoro dedicati a diversi ambiti della filiera logistica (porti, autotrasporto, trasporto ferroviario, trasporto aereo, interporti, dogane, innovazione digitale, green logistics) e di creare un info point stabile per assistere le imprese in tema di finanziamenti e possibilità di investimenti e sviluppo.

Il caso

Logistica, così i lavoratori sono tutelati a 360 gradi

MILANO

Sanilog, lo strumento anche del settore trasporto e spedizioni, estende le sue coperture. I familiari ne usufruiscono. Arriva pure la difesa per il Covid

«Abbiamo fatto tanta strada in dieci anni, ma altra ne resta da fare». Guarda il bicchiere mezzo Piero Lazzeri, presidente di Sanilog, il fondo di assistenza sanitaria integrativa rivolto al personale dipendente del settore che applica il contratto collettivo nazionale di logistica, trasporto merci e spedizione. Sanilog è uno degli oltre 50 fondi che sono nati dai primi anni del 2000 in Italia grazie alla concertazione tra sindacati confederali e associazioni datoriali che, nel caso di Sanilog, comprendono Assologistica, Confetra, Fedespedi, Fedit, Trasportunito, Anita, AGCI, Confcooperative e Legacoop.

«Sanilog non ha finalità di lucro, ma quella di supportare la spesa sanitaria assistenziale dei lavoratori del settore», puntualizza Lazzeri aggiungendo che «nel nostro Paese i fondi di assistenza sanitaria integrativa ricoprono un ruolo importante, eppure se ne parla ancora troppo poco e spesso in modo confuso». Questo tipo di fondi sono obbligatori perché rientrano nei contratti collettivi nazionali di categoria. Poi, sono integrativi (come suggerisce il nome) e non sostitutivi delle prestazioni garantite dal Servizio Sanitario Nazionale (Ssn).

Concretamente, chi è iscritto a Sanilog o ad un altro fondo sanitario integrativo può usufruire di una serie di prestazioni medico-sanitarie gratuitamente, con il pagamento di una franchigia o a tariffe ridotte nelle strutture convenzionate, oltre che il rimborso completo o parziale in strutture pubbliche e il rimborso completo o parziale delle prestazioni sostenute in strutture private non convenzionate. «Sanilog ha come obiettivo principale quello di garantire ai propri iscritti la massimizzazione del rapporto tra la contribuzione prevista contrattualmente, pari a 120 euro annuali, e l'offerta di prestazioni erogate sia in termini quantitativi che qualitativi. Oggi Sanilog conta quasi 170 mila iscritti, erano circa 89 mila cinque anni fa, più di 7 mila 500 aziende aderenti. L'obiettivo è di raggiungere quota 200 mila entro un biennio».

Le prestazioni sanitarie offerte da Sanilog (tra le quali, rimborso ticket diagnostici e di controllo, visite specialistiche, ricoveri, pacchetto maternità, trattamenti fisioterapici, cure odontoiatriche, etc.) sono garantite attraverso due primarie compagnie assicurative: UniSalute per le prestazioni generiche e

170

MILA

Oggi Sanilog conta quasi 170 mila iscritti, erano circa 89 mila cinque anni fa

145

EURO

La spesa annua se l'iscritto estende la copertura al coniuge

Aig-Odontonetwork per quelle odontoiatriche.

«L'estensione della copertura sanitaria è prevista anche per familiari su base volontaria. Alcune coperture sono gratuite: ad esempio, per ogni figlio dell'iscritto di età fino ai 10 anni non compiuti è inclusa una visita oculistica all'anno; anche per un figlio dell'iscritto di età fino ai 16 anni non compiuti è prevista una visita orale e un trattamento di fluoroprofilassi gratuita all'anno». Se invece la volontà dell'iscritto è quella di estendere la sua stessa copertura sanitaria al nucleo familiare, il contributo annuale ammonta a 145 euro per coniuge o convivente "more uxorio" e 125 euro per ciascun figlio. La recente prova più sfidante per Sanilog c'è stata con il Covid-19. Il fondo sanitario del settore logistica, trasporto merci e spedizione è stato uno dei pochi in Italia ad offrire ai propri iscritti una copertura pandemica. «Tutti sanno che prima della diffusione del virus non c'era alcuna assicurazione o fondo che coprisse il rischio pandemico. Solo in un secondo momento sono iniziate a comparire sul mercato alcuni prodotti a pagamento - osserva Lazzeri -. Nel nostro piano sanitario, invece, in piena crisi pandemica, tale copertura è stata inserita gratuitamente. Partita i primi di marzo con il propagarsi del vi-

Focus

PRESTAZIONI GARANTITE

I servizi sanitari offerti da Sanilog (tra i quali, rimborso ticket diagnostici e di controllo, visite specialistiche, ricoveri, pacchetto maternità, trattamenti fisioterapici, cure odontoiatriche, eccetera) sono garantiti attraverso due compagnie: UniSalute per le prestazioni generiche e Aig-Odontonetwork per quelle odontoiatriche

rus Covid 19, la copertura durerà almeno sino a metà 2021 grazie all'estensione del finanziamento a 1,8 milioni di euro, 800 mila euro in più rispetto alla dotazione di partenza. L'obiettivo è di arrivare a cifra tonda: 2 milioni di euro. Questa copertura non rientrava inizialmente nel nostro piano sanitario, per questo motivo averla garantita assume un significato ancora più importante. Ora stiamo ragionando su una proposta strutturata che possa estendere ulteriormente il periodo di validità di queste coperture straordinarie».

Il Covid-19 ha messo a nudo la vulnerabilità del nostro Ssn, permettendo di riscoprire il ruolo strategico dell'assistenza sanitaria integrativa per supportare in maniera efficace la piena ripresa in sicurezza delle attività e delle tutele adeguate ai lavoratori. «Un ruolo importante è, infatti, rivestito dai fondi di assistenza sanitaria come Sanilog, istituiti attraverso la contrattazione collettiva, che hanno previsto oltre ai piani sanitari ordinari, nuove coperture sanitarie ad hoc rivolte ai lavoratori iscritti sia in caso di positività al Covid-19 (indennità giornaliera per ricovero, diaria post ricovero a seguito di terapia intensiva e diaria da isolamento domiciliare), sia per esigenze diagnostiche (test sierologico quantitativo e, in caso di positività, il tampone naso-faringeo fino ad avvenuta guarigione)». - v.d.c.

Il personaggio



Piero Lazzeri
presidente Sanilog

Lavoro: Confetra a Orlando, ora patto per occupazione(AGI) - Roma, 22 feb. - Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore trasporti-logistica, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato. E' l'emergenza rappresentata dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, al ministro del Lavoro Andrea Orlando, nel corso dell'incontro tra ministro e parti sociali. "Veniamo da un anno durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15", ha sottolineato Nicolini, che ha lodato la scelta del ministro di ascoltare fin da subito le principali organizzazioni di rappresentanza. "Nel picco della crisi, tra aprile e agosto 2020 - ha proseguito - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali". "È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo. Ma anche all'interno della portualità abbiamo segmenti economicamente devastati come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggeri. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati".(AGI)

(AGI) - Roma, 22 feb. - Nicolini ha quindi rivolto un appello al ministro: "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni 'operative', inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle 'usuranti'. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Nicolini ha quindi chiesto di chiudere la stagione dei ristori e di aprire quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al miss-match tra domanda e offerta.

L'ultima richiesta di Confetra ha riguardato "l'assoluta priorità che il piano vaccini deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali".(AGI)

Covid: Confetra, ridurre il cuneo fiscale almeno del 20%
In conferenza con Orlando organismo logistica e trasporto merci
ROMA

(ANSA) - ROMA, 22 FEB - "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal decreto Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi". E' la posizione espressa da Confetra, il cui presidente Guido Nicolini, accompagnato dal responsabile Confederale delle relazioni sindacali Fabio Marrocco, ha lodato la scelta del ministro del Lavoro Andrea Orlando, nella videoconferenza odierna, di ascoltare fin da subito, e in maniera permanente, le principali organizzazioni di rappresentanza: "Veniamo da un anno durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato", ha detto. "Il nostro è un settore 'labour intensive', le nostre 80.000 imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni "operative", inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle "usuranti". Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati", ha aggiunto il vertice di Confetra. (ANSA).

LAVORO, **CONFETRA** A ORLANDO: RIPROPONIAMO PATTO PER L'OCCUPAZIONE
AGENZIA ASKANNEWS
SEZIONE ECONOMIA
"CHIUDIAMO STAGIONE RISTORI E APRIMAO QUELLA DELLE RIFORME"

Roma, 22 feb. (askanews) - "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi". Questa la proposta avanzata dal presidente di **Confetra**, Guido Nicolini, che ha incontrato il nuovo ministro del Lavoro Andrea Orlando, nell'ambito delle consultazioni con le Parti sociali, per fare il punto sugli impatti della crisi sul settore della Logistica.

"Il nostro - ha aggiunto Nicolini - è un settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni 'operative', inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle 'usuranti'. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Ha concluso Nicolini: "chiudiamo la stagione dei ristori e apriamo quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al miss-match tra domanda e offerta. Il nostro Settore necessita di rinnovare continuamente le proprie competenze in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il Governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il Settore, anche dal punto di vista occupazionale".



di Claudio Paudice

“L’Italia per troppi anni si è dimenticata del mare. Il mare non è solo il turismo col quale spesso li identifichiamo. È anche e soprattutto una infrastruttura e un’industria. Genera valore. All’estero lo sanno bene ma qui per troppo tempo ce ne siamo disinteressati”. È tempo di cambiare rotta secondo Zeno D’Agostino, presidente dei Porti di Trieste e di Monfalcone, per qualche giorno a Roma nei suoi uffici nella sede della Ram (Rete Autostrade Mediterranee), società *in house* del Ministero delle Infrastrutture di cui è amministratore unico. Il Mediterraneo è strategico per l’Italia, dice D’Agostino, “ma l’Italia vuole essere strategica nel Mediterraneo? Si dice che gli italiani siano un popolo di santi, poeti e navigatori. Santi e poeti non so, ma navigatori di certo non lo siamo più come lo eravamo qualche secolo fa”.

Nell’anno nero dei porti europei colpiti dal dirompente impatto della pandemia, quelli italiani non hanno fatto eccezione. Secondo i dati di Assoport, gli scali nazionali hanno perso nel 2020 il 10% di merci movimentate rispetto al 2019. Quelli amministrati dall’Autorità Portuale del Mar Adriatico Orientale guidata da D’Agostino hanno movimentato il 13% in meno rispetto all’anno precedente (57 milioni vs 66 milioni di tonnellate). Covid a parte, per Trieste il 2020 è stato comunque un anno positivo, suggellato dai tanti progetti conclusi per il rilancio dello scalo tra i più strategici d’Italia, per la sua collocazione geografica e per la sua articolata infrastruttura ferroviaria che ne fa uno snodo prezioso nei traffici internazionali col centro e l’est Europa e l’estremo Oriente. L’accordo più importante è senza dubbio quello chiuso a settembre scorso con i tedeschi di Amburgo che hanno rilevato il 50,01% [della Piattaforma logistica multipurpose](#) nuova di zecca. “Spesso si è sentito dire che il Porto di Trieste è stato ‘venduto’ ai tedeschi ma questo modo di raccontare è dannoso, oltre a denotare poca conoscenza di come funziona la portualità italiana”, dice D’Agostino nel suo colloquio a tutto campo con l’HuffPost. “Di certo l’arrivo dei tedeschi nella piattaforma è prova della crescente capacità attrattiva di Trieste”.

Resta il fatto che gli scali italiani per molti anni non hanno visto quell’interesse che avrebbero meritato da parte dello Stato. Parliamo di un Paese che dispone di 57 porti di rilevanza nazionale

raggruppati in 16 autorità di Sistema, per una estensione costiera di quasi ottomila chilometri, secondo in Europa solo alla Grecia. “Dopo gli anni ’80, con la decadenza dell’industria di Stato e la conseguente uscita dai porti, l’interesse economico è andato scemando, e con esso l’interesse politico. È allora che si è creata una profonda frattura tra l’industria e il mare che non si è più risanata mentre altrove lo Stato si è insediato negli scali in pianta stabile e ne ha ricavato ricchezza. Noi in molte realtà italiane quelle opportunità non le abbiamo colte”.

Nulla è perduto, ovviamente. Ma per recuperare terreno rispetto ai grandi porti del Northern Range come Rotterdam, Anversa, Amburgo bisogna rimettere il porto al centro del villaggio e inserire gli scali in un contesto integrato logistico-industriale. In altre parole, “i porti non devono essere infrastrutture solo di passaggio delle merci ma devono creare valore, se si vuole rilanciarli”. D’altronde spesso si sente dire che questo è il secolo della logistica e delle nuove vie della Seta: “Le città sul mare sono il traino dei traffici globali, tutte le grandi città del mondo sono sul mare perché il mare è un veicolo di infinite opportunità”, continua il presidente del porto giuliano.

La presa di coscienza della ricchezza di cui dispone l’Italia e della sua incapacità di farla fruttare appieno impone sfide che il Governo Draghi ora è chiamato a raccogliere. “Se dovessi suggerire al nuovo ministro dei Trasporti Enrico Giovannini da dove iniziare, direi dalla questione della fiscalità delle autorità portuali e del contenzioso con l’Unione Europea”, continua D’Agostino. Com’è noto, a dicembre scorso l’Antitrust Ue ha adottato una Decisione nei confronti dell’Italia con cui impone di abolire l’esenzione fiscale Ires prevista dalle leggi italiane perché integrerebbe un aiuto di Stato e un indebito vantaggio rispetto agli altri porti europei. Un approccio da sempre contestato dall’Italia perché l’ordinamento nazionale riconosce le Autorità portuali come enti pubblici non economici, diretta emanazione del Ministero dei Trasporti nella governance degli scali. In altre parole l’Italia ha sempre rifiutato l’idea che lo Stato [debba tassare se stesso](#). L’ex ministra Paola De Micheli a inizio gennaio [annunciò il ricorso](#) dinanzi alla Corte di giustizia Ue raccogliendo il plauso di tutto il *cluster* marittimo preoccupato dalle implicazioni economiche e strategiche della decisione europea ma poi, complice anche la crisi di governo, il ricorso non è mai stato presentato e il tempo per farlo (due mesi) è scaduto il 15 febbraio scorso. Saranno le 16 autorità di sistema portuali a presentare eventualmente appello contro Bruxelles (hanno più tempo a disposizione) in raccordo anche con il nuovo ministro, se vorrà.

Tra i tanti punti deboli della decisione Ue c’è ad esempio quello di non tener conto della concorrenza aggressiva nel Mediterraneo portata avanti dai porti del Nord Africa con cui di certo quelli del Nord Europa non si trovano a competere, quelli del centro e sud Italia incentrati sul trasbordo invece sì. “Credo che la questione degli aiuti di Stato vada analizzata, a me sembra illogico che nelle sue valutazioni l’Europa non tenga conto degli effetti distorsivi nella concorrenza causati dagli scali africani su quelli italiani”, dice D’Agostino. “E non parlo di concorrenza sleale, perché i porti del Nord Africa fanno giustamente i loro interessi, ci mettono i loro soldi nel ridurre il peso fiscale nei loro porti”. O nel comprimere il loro costo del lavoro, per fare un altro esempio.

L’Europa però offre anche opportunità come quella del Next Generation Eu. Nel capitolo del Recovery Plan dedicato alle infrastrutture portuali, il precedente Governo guidato da Giuseppe Conte ha deciso di puntare su Genova e Trieste. Con le risorse europee lo scalo ligure intende costruire la nuova diga foranea davanti al bacino di Sampierdarena, la più grande opera marittima degli ultimi anni per un costo pari a 1,3 miliardi di euro (500 milioni di fondi Ue) che consentirà l’accesso delle grandi navi a Calata Bettolo. Trieste ha scelto di concentrarsi su vari progetti come lo sviluppo sostenibile dei moli grazie all’elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) che permetterà di ridurre l’impatto inquinante dei generatori delle navi ormeggiate in porto, attualmente tenuti accesi durante le operazioni di carico e scarico; e l’avvio del

progetto *Adriagateway* di potenziamento complessivo del sistema logistico del Porto di Trieste sia per la parte terminalistica che per quella dei collegamenti ferroviari.

Per riportare a nuovo lustro i porti italiani serve però quella visione strategica da parte delle autorità politiche che spesso in passato è mancata o è stata sopraffatta da interessi di parte di terminalisti e operatori del settore. L'Italia è l'unico tra i grandi Paesi europei a non disporre di un campione logistico nazionale e ora - nel "secolo della logistica" - si scopre totalmente sguarnita. Basti pensare che l'export italiano è 'schiavo' dei colossi stranieri: nel 73% delle esportazioni della sua merce, le fasi del trasporto sono interamente gestite da compratori esteri, generando così per l'Italia una perdita di potenziale valore pari a 150 miliardi di euro ([dati Srm](#)). I porti italiani possono giocare un ruolo da protagonista nei traffici internazionali grazie alla loro centralità nel Mediterraneo. "Ma nella programmazione economica dei Governi degli ultimi decenni - conclude D'Agostino - il mare è scomparso. Ora è arrivato il momento di riportare l'industria sul mare".

Confetra al governo: "Ridurre il cuneo fiscale"

Roma - «Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'esecutivo precedente fin dal decreto Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi». È la posizione espressa da Confetra



Roma - «Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'esecutivo precedente fin dal decreto Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi».

È la posizione espressa da Confetra, il cui presidente Guido Nicolini, accompagnato dal responsabile Confederale delle relazioni sindacali Fabio Marrocco, ha lodato la scelta del ministro del Lavoro Andrea Orlando, nella videoconferenza odierna, di ascoltare fin da subito, e in maniera permanente, le principali organizzazioni di rappresentanza: «Veniamo da un anno durissimo. Le esportazioni sono crollate di oltre nove punti, le importazioni di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5.000 imprese del settore, per una perdita complessiva di cinque miliardi di euro di fatturato. Il nostro è un settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre un milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni operative, inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle usuranti. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati», ha aggiunto il vertice di Confetra.

Trasporti, Logistica

Roma
 22 Febbraio 2021

Confetra fa il punto sulla logistica con il ministro Orlando

Nicolini: "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia"



22 Febbraio 2021 - Roma - Nell'ambito delle consultazioni con le Parti Sociali convocate del nuovo Ministro del Lavoro Andrea Orlando, oggi pomeriggio è stata la volta di Confetra anche per fare il punto sugli impatti della crisi sul Settore della Logistica.

Il Presidente Guido Nicolini, accompagnato dal responsabile Confederale delle relazioni sindacali Fabio Marrocco, ha innanzitutto lodato la scelta del Ministro di ascoltare fin da subito, ed in maniera permanente, le principali Organizzazioni di Rappresentanza: "Veniamo da un anno durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato.

Nel picco della crisi - aprile / agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali", questi i numeri presentati dal Presidente Nicolini. " È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un Settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo.

Ma anche all'interno della portualità abbiamo segmenti economicamente devastati come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggeri. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati".

Nicolini ha concluso il suo intervento con un appello al Ministro: " Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un Settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni "operative", inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle "usuranti". Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Ha concluso Nicolini: "Chiudiamo la stagione dei ristori e apriamo quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al miss-match tra domanda e offerta. Il nostro Settore necessita di rinnovare continuamente le proprie competenze in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il Governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il Settore, anche dal punto di vista occupazionale".

L'ultima richiesta di Nicolini ha riguardato "l'assoluta priorità che il piano vaccini deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali". 

© copyright Porto Ravenna News

Code al Brennero, Di Maio risponde a Confetra: “Avviate azioni coordinate con UE, Germania e Austria”

Roma – “Per ciò che concerne l’azione nell’ambito dell’Unione Europea, l’Italia ha richiamato nelle sedi competenti il principio secondo cui l’esigenza prioritaria di tutela della salute pubblica debba essere contemperata con la necessità di preservare il funzionamento del mercato interno, attraverso il funzionamento delle “Green Lanes” e una particolare attenzione per categorie come trasportatori e transfrontalieri”.

Lo scrive il **ministro degli Affari Esteri Luigi Di Maio** rispondendo alla missiva inviata lo scorso 17 febbraio dal **presidente di Confetra Guido Nicolini**, con la quale sollevava il problema dei disagi che l’emergenza sanitaria ha recentemente causato alla frontiera del Brennero.

“Anche a seguito di questo intervento – spiega il **ministro** -, la Commissione ha richiamato gli Stati membri a un’applicazione coerente delle raccomandazioni del Consiglio recentemente aggiornate, e in particolare della raccomandazione sulle misure di restrizione della libera circolazione a contrasto della pandemia. Le misure adottate, secondo la Commissione, devono essere proporzionate e coordinate, e non dovrebbero causare criticità maggiori per il funzionamento del mercato interno”.

“Per risolvere le difficoltà dei trasportatori, l’Italia ha avviato immediatamente – già prima dell’entrata in vigore delle misure – azioni coordinate con Austria e Germania – prosegue **Di Maio** -. Le ambasciate italiane hanno avuto contatti costanti con i ministeri degli Esteri e dell’Interno nelle due capitali e con il ministero della Salute tedesco. In questo contesto, le autorità tedesche hanno manifestato disponibilità a modalità applicative “pragmatiche”, sia nell’accettare i formulari in italiano, oltre che in tedesco e in inglese, sia per controlli veloci o a campione al confine in caso di code.

“Da ultimo, ho sollevato la questione del Brennero con il mio omologo tedesco Maas il 19 febbraio scorso – conclude **Di Maio** -. Nel confermare l’impegno del ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione

Internazionale a lavorare con i partner europei e le amministrazioni italiane interessate per garantire la fluidità del traffico commerciale e della circolazione delle merci e delle persone”.

Confetra al ministero Lavoro per occupazione nella logistica

Lunedì, 22 Febbraio 2021 17:54



di Redazione



Il nuovo ministro del Lavoro, Andrea Orlando, sta incontrando diverse associazioni imprenditoriali e nel pomeriggio del 22 febbraio ha incontrato una delegazione di Confetra per fare il punto **sull'impatto della pandemia di Covid-19 sul settore della logistica**. Il presidente Guido Nicolini ha comunicato al ministro che nell'ultimo anno hanno cessato l'attività oltre cinquemila imprese del settore e ha tagliato cinque miliardi di euro nel fatturato. "Nel picco della crisi, ossia da aprile ad agosto 2020, circa il settanta per cento delle imprese ha fatto ricorso a una qualche forma di ammortizzatori sociali", ha precisato il presidente di Confetra.

Pur spiegando che il settore è poco omogeneo e quindi è difficile fornire una fotografia omogenea, Nicolini ha dichiarato che le **maggiori sofferenze sono avvenute nell'autotrasporto e nel cargo aereo**, mentre nel trasporto marittimo delle merci la pandemia ha colpito le rinfuse.

Per affrontare questa crisi, **Nicolini ha presentato alcune proposte al ministro del Lavoro**: "Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal Decreto Legge Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegniamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Tra l'altro le nostre professioni operative, inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle usuranti. Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Il presidente di Confetra ha chiesto anche di **chiudere la stagione dei ristori e aprire quella riforme**. "Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al miss-match tra domanda e offerta. Il nostro settore necessita di rinnovare continuamente le proprie competenze in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il Governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il settore, anche dal punto di vista occupazionale".

Nicolini ha anche sottolineato al ministro Orlando "l'assoluta **priorità che il piano vaccini** deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali".

Il Ministro Orlando convoca le Parti Sociali per fare il punto sull'impatto della pandemia nel settore della logistica

Nicolini (Confetra): occorre chiudere la stagione dei ristoranti e aprire quella delle riforme



Nell'ambito delle consultazioni con le Parti Sociali convocate del nuovo Ministro del Lavoro Andrea Orlando è stata la volta di Confetra anche per fare il punto sugli impatti della crisi sul Settore della Logistica.

Il Presidente Guido Nicolini, accompagnato dal responsabile Confederale delle relazioni sindacali Fabio Marrocco, ha innanzitutto lodato la scelta del Ministro di ascoltare fin da subito, ed in maniera permanente, le principali Organizzazioni di Rappresentanza: "Veniamo da un anno durissimo. L'export è crollato di oltre 9 punti, l'import di oltre 15. Nell'ultimo anno sono cessate oltre 5 mila imprese del settore, per una perdita complessiva di 5 miliardi di euro di fatturato.

Nel picco della crisi - aprile / agosto 2020 - circa il 70% delle imprese ha fatto ricorso ad una qualche forma di ammortizzatori sociali", questi i numeri presentati dal Presidente Nicolini. " È difficile rendere, tuttavia, una fotografia omogenea di un Settore tanto articolato: certamente abbiamo avuto maggiori sofferenze nell'autotrasporto e nel cargo aereo.

Ma anche all'interno della portualità abbiamo segmenti economicamente devastati come il traffico rinfusiero, quello crocieristico ed il passeggeri. Per non parlare delle attività corrieristiche b2b, che a causa delle continue chiusure, prima delle attività produttive poi di buona parte degli esercizi commerciali, hanno fatto registrare perdite su base annua di circa il 35% dei volumi trasportati".

Nicolini ha concluso il suo intervento con un appello al Ministro: " Riproponiamo il Patto per l'occupazione avanzato anche all'Esecutivo precedente fin dal DL Cura Italia: si riduca il cuneo fiscale lato imprese di almeno il 20%, si agevoli in via straordinaria la messa in quiescenza anticipata per i lavoratori over 60 impegnati in particolari mansioni, e noi ci impegnamo a salvaguardare integralmente l'occupazione nonostante la crisi. Il nostro è un Settore labour intensive, le nostre 80 mila imprese impiegano oltre 1 milione di addetti tra autotrasportatori, portuali, operatori di magazzino, handler, macchinisti treni merci, driver. Tra l'altro le nostre professioni "operative", inspiegabilmente, non sono classificate tra quelle "usuranti". Con l'attuale carico fiscale sul costo del lavoro sarà impossibile non procedere a ristrutturazioni, soprattutto in quei segmenti del ciclo logistico che hanno conosciuto una più significativa contrazione dei fatturati".

Ha concluso Nicolini: "Chiudiamo la stagione dei ristori e apriamo quella delle riforme. Non solo degli ammortizzatori sociali, ma anche delle politiche attive, della formazione permanente, del contrasto al miss-match tra domanda e offerta. Il nostro Settore necessita di rinnovare continuamente le proprie competenze in materia doganale, trasportistica, digitale. Servono competenze che accompagnino le imprese verso la piena transizione green e giovani formati negli ITS appassionati di blockchain o IoT applicati a infrastrutture, flussi dati e merci. Se il Governo saprà costruire il contesto giusto, noi sapremo proiettare nel futuro il Settore, anche dal punto di vista occupazionale".

L'ultima richiesta di Nicolini ha riguardato: "L'assoluta priorità che il piano vaccini deve riconoscere agli operatori della logistica e del trasporto merci affinché la piena operatività delle consegne di qualunque tipologia merceologica non sia più messa in discussione da divieti e restrizioni né sul piano interno, né nei transiti internazionali".

È un'azienda spezzina, la Laghezza Spa, il caso di studio al **centro di una tesi di laurea in 'Economia delle aziende marittime, della logistica e dei trasporti'** all'**Università degli Studi di Genova**. “Un'azienda – ha spiegato Laura Vanacore, la studentessa che si è laureata presentando questa tesi – che mi ha consentito di approfondire da un lato le tematiche specifiche dell'attività di spedizioniere doganale, dall'altro le concatenazioni fra le varie componenti della catena logistica all'interno di una singola realtà aziendale multi-purpose”.

La neo-dottoressa Laura Vanacore continuerà gli studi con l'obiettivo di ottenere la Laurea magistrale in 'Economia e management marittimo portuale'.

GUIDO NICOLINI Il presidente della Confetra
«Non solo grandi opere
Per i trasporti ora è tempo
di sfolire la burocrazia»

L'INTERVISTA

Alberto Ghilara / GENOVA

Confetra ha inaugurato la nuova stagione governativa incontrando il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, nell'ambito di un confronto con le principali parti sociali firmatarie dei contratti collettivi. Il 3 marzo il presidente, Guido Nicolini, incontrerà il ministro dei Trasporti, Enrico Giovannini. «A partire dal Brennero e dal ricorso a Bruxelles contro la tassazione dei porti italiani, le emergenze non mancano di certo», spiega Nicolini.
Che cosa vi aspettate?

«Ci sentiamo in sintonia con

la cultura che esprime il ministro. Chiediamo dal 2015 una politica logistica e dei trasporti meno ossessionata dalla dittatura offertista del mito delle grandi opere e del cemento». **Ma come, basta grandi opere?**

«No, vanno certamente completati i corridoi europei, le reti Ten-T, i collegamenti di ultimo miglio fra hub, nodi e reti che sono stati descritti sia nel programma dell'allora ministro Delrio sia da ultimo da quello di Paola De Micheli. Ma bisogna anche parlare d'altro».

Per esempio?

«La logistica non vive di sole infrastrutture. Abbiamo problemi enormi legati alla scarsa digitalizzazione dei flussi do-



Guido Nicolini, Confetra

cumentali che accompagnano la merce, alla frammentata gestione dei flussi dati, a semplificazioni normative che stentano a vedere la luce. Nella logistica si contano oltre 400 procedimenti amministrativi di controllo in capo a 35 diverse pubbliche amministrazioni».

Il confronto con l'Europa?

«La media in Europa è di 70 disposizioni, quasi sempre coordinate nei custom office nazionali. E poi serve supportare gli investimenti tecnologici delle imprese e la loro transizione green, attuare fino in fondo il Codice doganale unionale, puntare su IoT, block-

chain, intelligenza artificiale, decidere la collocazione logistica globale del Paese tra Via della Seta, Brexit, nuova rotta artica, Africa, Mediterraneo». **Qual è la prima richiesta in assoluto che farete?**

«Le semplificazioni, senza dubbio. Non è possibile che lo Sportello unico doganale e dei controlli, legge dal 2016, dopo 5 anni sia ancora in attesa del Dpcm attuativo. Oppure che i nostri spedizionieri internazionali debbano far riferimento a articoli del codice civile del 1942. O che ogni porto adotti per i propri terminalisti una diversa regolamentazione per le concessioni demaniale. Potrei continuare all'infinito. Non sono chiacchiere, sono punti di Pil sprecati perché il sistema diventa meno certo, meno attrattivo per gli investimenti, meno competitivo. Altro problema è quello del franco fabbrica, che riguarda logistica e industria produttrice. In Italia pesa tra il 70 e il 75%. Delegando la logistica al compratore estero non ci si sottrae alla responsabilità doganale e fiscali e si perde pure ricchez-

za per le imprese e per il Paese».

Che cosa può fare il ministro?

«Potrebbe coordinare un lavoro congiunto con Mise, dogane, Ice e prevedere a esempio agevolazioni regolatorie per le imprese esportatrici che decidessero di controllare la loro logistica. Discorso simile vale ovviamente anche in import. Se io controllo il ciclo del mio prodotto ho più efficacia nell'arrivo a destino. Questa dinamica costa 65 miliardi di fatturato regalati ogni anno a imprese logistiche estere che vengono a prendersi le nostre produzioni nazionali al cancello della fabbrica. Vanno incentivati gli atteggiamenti virtuosi».

Quanto pesano le disfunzioni del sistema logistico?

«Il gap logistico del Paese deriva per il 40% da infrastrutture fisiche inadeguate, non mantenute o non ancora completate, ma per il 60% è causato da un quadro regolatorio e di contesto che non consente alla logistica nazionale di muoversi in modo più fluido». —

LA CRISI DI IMPORT-EXPORT

L'appello del presidente Confetra: «Quasi 6mila imprese fallite»

«Meno tasse ai trasportatori»

Nicolini: «Non più sostenibili i costi previsti»

ANTONIO SIBERIA

... Tempi duri per tutti, dopo un anno di Covid-19 e di paese aperto e chiuso ad intermittenza. Sono tempi difficili anche per i trasportatori. Le questioni sul tavolo sono molte: calo dell'export e dell'import, le scelte di Germania e Austria sulle frontiere al Brennero, i posti di lavoro da salvaguardare e il fatturato che cala. Su questo e non solo «Il Tempo» ha intervistato Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Allora Nicolini, voi avete incontrato a inizio settimana il ministro del lavoro Andrea Orlando per fare il punto sui riflessi occupazionali provocati dalla crisi nel settore logistica e trasporti. Che impegni ha preso con voi il Ministro?

«Abbiamo segnalato al Ministro che, nel 2020, l'export è calato del 9%, l'import del 15%: il Paese ha movimentato oltre 50 milioni di tonnellate in meno di merci. Hanno cessato le attività quasi 6mila imprese e il settore ha perso 5 miliardi di fatturato con dei picchi drammatici in alcuni segmenti: il cargo aereo, il trasporto su gomma b2b interno, il traffico portuale (in ambito passeggeri, crociere e

non solo). La nostra richiesta al Ministro ed al Governo Draghi è semplice: noi ci impegniamo a mantenere i livelli occupazionali, nonostante i numeri pesanti sopra descritti, se si adatterà un taglio del cuneo fiscale per le imprese di almeno il 20%. Non sono infatti più sostenibili costi da 2mila euro al mese di contributi per un solo dipendente! Un autista che fa l'internazionale, con uno stipendio di 2600 euro arriva a costare 4600 euro. Per 12 o 14 mensilità diventano 55/60mila euro annui. Praticamente un quadro aziendale. Così non possiamo reggere».

Quale è il suo giudizio sul PNRR, il piano nazionale di ripresa? Cosa va modificato secondo lei?

«La Missione 3 del Piano, dedicata alle Infrastrutture ed alla logistica sostenibile, secondo noi andrebbe complessivamente conservata. 28 miliardi di euro per opere ferroviarie e smart road, mobilità di trasporto sostenibile per eccellenza. 3 miliardi per rendere i nostri porti green e per sostenere la crescita tecnologica e dimensionale della logistica nazionale: due priorità assolute. Il nostro settore rappresenta il sistema circolatorio dell'economia reale: 80mila imprese, 80 miliardi di fatturato, oltre 1,5 milioni di addetti, quasi il 9%

del PIL del Paese. Siamo la testa, le braccia e le gambe dell'import / export nazionale, e abbiamo di fronte sfide geoeconomiche e commerciali epocali: la Via della Seta, la nuova Rotta Artica, la nascita delle due nuove aree di libero scambio in Africa e tra Mercosur e UE, la Brexit, le autostrade digitali del 5G e gli Smart Data. Nei prossimi mesi ci giochiamo tanto, se non tutto».

A proposito di sfide: il caos al Brennero per via dell'obbligo di registrazione e di test Covid ai trasportatori provenienti dall'Italia ha messo il nuovo Governo davanti ad una patata bollente. Di lì passa oltre il 40% di tutto l'export nazionale verso la UE. Cosa vi aspetta faccia il Governo verso la Commissione Europea?

«La scelta unilaterale assunta da Germania e Austria è grave. Viola il principio dei Corridoi Verdi voluti dalla Commissione un anno fa e mette a repentaglio la fluidità della Logistica e, quindi, degli approvvigionamenti per imprese e consumatori. Al di là della soluzione tampone dei Drive Through Difesa, non è accettabile ciò che sta avvenendo, tra l'altro non rispettando neppure quanto

Disponibilità

«Accogliamo le parole di Draghi. Siamo pronti a fare la nostra parte»

deciso dal Consiglio Europeo meno di un mese fa. Sappiamo che il Ministro Enrico Giovannini si è già attivato con la Commissaria ai Trasporti. Noi dovremmo incontrarlo ai primi di marzo. Speriamo il Governo tutto adotti una forte determinazione a Bruxelles, ne va di un pezzo decisivo del PIL del nostro Paese».

Mario Draghi ha usato parole chiare sull'accelerazione da imprimere al Piano Vaccini. Nei mesi scorsi voi avete offerto supporto. Inascoltati?

«Sul Piano Vaccini accogliamo con piacere le parole appena pronunciate dal Presidente Draghi: occorre chiamare a raccolta le migliori energie del Paese. Noi ci siamo. La filiera della Pharma Logistics italiana è una eccellenza mondiale, e l'Italia è il secondo Paese UE esportatore di Pharma. Abbiamo hub aeroportuali attrezzati, magazzini certificati, mezzi idonei e uomini formati per la movimentazione ed il trasporto di questo particolarissimo prodotto. È un po' curioso che l'Italia sia l'unico dei grandi Paesi UE a non aver coinvolto nelle decisioni sulla distribuzione dei vaccini, chi istituzionalmente tale distribuzione, e stoccaggio e trasporto, rappresenta. Speriamo cambi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente Guido Nicolini è a capo della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica