



RASSEGNA STAMPA

Gennaio 2021

Brennero, lo stop ai Tir costa 225 milioni

TRASPORTI

Iniziativa comune di Italia e Germania per ribaltare la decisione austriaca

Raoul de Forcade

Il provvedimento austriaco entrato in vigore l'1 gennaio, che chiude il traffico ai Tir italiani dal Brennero al Tirolo nelle ore notturne (dalle 22 alle 5), può causare all'autotrasporto tricolore perdite per almeno 225 milioni di euro l'anno. Ma la cifra può salire vertiginosamente per ogni ora in più al giorno di coda o attesa causata dalla limitazione di traffico. A quantificare il dato, decisamente allarmante per il settore, perché si somma ad altri aggravii, è Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito.

Intanto, a quanto risulta al Sole 24 Ore, sono in corso contatti tra il

ministro dei Trasporti italiano, Paola De Micheli, e quello tedesco, Andreas Scheuer (anche la Germania è colpita dal provvedimento austriaco, ndr) per un'iniziativa comune, in Unione europea, volta a trovare una soluzione allo stop notturno sul Tirolo. Iniziativa che dovrebbe essere avviata a breve.

La situazione, già denunciata da Confrtrasporto, ieri è stata al centro di un intervento delle Unioni camerali di Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto nonché delle Camere di commercio di Bolzano, Modena, Trento e Verona. «Non si capisce perché - scrivono - il Tirolo vieti il transito notturno di veicoli euro 6, che risultano essere molto puliti. Questa misura non ridurrà il traffico in transito lungo l'asse del Brennero, bensì lo concentrerà nelle ore diurne». Si tratta, secondo le Camere di commercio, che si sono rivolte alla Commissione europea, di «una delle tante limitazioni al traffico merci in Tirolo,

che per l'Italia comporta un aumento dei costi di trasporto e quindi dei prezzi al consumatore finale» che, per di più, «accresce ulteriormente la discriminazione tra autotrasportatori tirolesi (esclusi dal divieto, ndr) e italiani». Questa situazione, afferma Andrea Manfron, segretario generale di Fai-Confrtrasporto, «crea un problema di concorrenza sleale e un danno per tutta l'economia italiana». Il Brennero, infatti, è percorso da 4,5 milioni di Tir l'anno. Chiudendo le porte alla libera circolazione, per ogni ora di ritardo nell'attraversamento del valico (i dati sono di Confrtrasporto) la nostra economia paga già più di 370 milioni di euro su base annua. Per i maggiori tempi di percorrenza legati al passaggio su rotaia, il danno per il sistema economico italiano è stimato in 100 milioni l'anno.

A questo calcolo si aggiunge il danno del blocco notturno, computato da Trasportounito. «Il Mit - ricorda Tagnochetti - nel 2011 aveva

calcolato che il costo di attesa di un veicolo ammonta a 42 euro l'ora. Negli anni questo valore è salito a circa 50 euro. Il blocco notturno del Tir verso il Tirolo provocherà concentrazione di traffico nelle ore diurne creando code e attese. Un'ora in più al giorno di coda per i 4,5 milioni di Tir che passano il Brennero significa danni all'autotrasporto per 225 milioni l'anno (circa 620 mila euro al giorno, ndr). Me se le ore fossero due si salirebbe subito a 450 milioni l'anno e così via».

L'interscambio commerciale Italia-Austria, ricorda a sua volta Luigi Scordamaglia, consigliere delegato dell'unione agroalimentare Filiera Italia, «vale circa 10 miliardi di euro, di cui più del 10% è agroalimentare. L'Austria invece esporta in Italia, solo di agroalimentare, 1,3 miliardi di euro l'anno. Su queste merci dovrebbero essere messi gli stessi vincoli che l'Austria ha imposto a noi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRASPORTI MARITTIMI

LOGISTICA

Tempesta perfetta sul sistema portuale

L'emergenza sanitaria ha scombussolato l'intero traffico navale, dalla movimentazione delle merci alle crociere, e sui tempi di ripresa regna l'incertezza.

di Nicoletta Ferrini

 Percorso di lettura:
www.largoconsumo.info/Trasporti

L'emergenza Coronavirus si è abbattuta anche sul settore marittimo nazionale. Si stima che, entro la fine dell'anno, i nostri scali avranno registrato una contrazione dei volumi di merce movimentata tra il 20% e il 25%, del traffico Ro-Ro tra il 30% e il 35%, del 15%-20% dei traghetti passeggeri e addirittura fino all'80% per quanto riguarda il segmento delle crociere. Questi dati allarmanti sono stati proposti dal neonato "Osservatorio Covid-19 sui Trasporti Marittimi e la Logistica", realizzato da SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) nell'ambito delle attività di ricerca dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica. SRM ha così deciso di intraprendere un percorso di analisi periodica volta a mostrare trend e impatti dell'emergenza le-

gata alla pandemia Covid-19 su trasporti marittimi e logistica, «che riteniamo sia un settore strategico per guidare la ripresa del Paese quando l'emergenza sanitaria sarà finita - indica Massimo Deandrea, direttore generale di SRM -. Gli investimenti in logistica e portualità hanno un elevato fattore moltiplicativo: un euro di investimenti ne genera quasi tre di domanda aggiuntiva». Il documento si apre con una grafica significativa, costruita incrociando alcuni dei principali valori nazionali e internazio-

“ Un euro di investimenti ne genera quasi tre di domanda aggiuntiva ”

nali a consuntivo del primo trimestre 2020: -22% il calo del valore del trade marittimo italiano, -7% per il traffico container globale misurato in TEU, -25% le tonnellate di merce movimentate nei porti italiani, -14% le tonnellate di traffico Ro-Ro car carrier, -4% per i transiti nel Canale di Suez osservati in termini di TEU, -18% le tonnellate di merce nel porto di Shanghai e -15% in quello di Rotterdam. Ne emerge la tem-

peratura di "febbre" del comparto marittimo: un complessivo -15% che, come spiegato dai ricercatori SRM, va preso come punto di riferimento da cui partire per le prossime analisi.

La prima edizione dello short paper realizzato dall'Osservatorio è strutturata in tre sezioni. La prima offre una panoramica dello scenario marittimo internazionale e dell'impatto di Covid-19, così come analizzato e stimato da alcuni grandi enti e istituti di ricerca specializzati. Ne emergono diverse criticità, tra cui l'impatto sulla catena globale di approvvigionamento del trend altalenante di aperture e chiusure nei diversi mercati. Queste possono impattare in diversi modi e in diversi momenti su un'estesa supply chain globale. Può accadere così che la Cina, primo Paese interessato dal lockdown e primo a tentare la ripartenza nel secondo trimestre 2020, si trovi frenata dal fatto che, nel frattempo, alcuni dei suoi partner commerciali erano a loro volta passati in lockdown, frenando produzione e acquisti. Tutto questo avrà un peso schiacciante sul commercio internazionale. Le stime World Trade Organization (WTO) indicano per il 2020 una contrazione superiore a quella registrata durante la crisi del 2008-2009, con un range al ribasso del 13%-32%. E ovviamente tutto questo riguarderà anche lo shipping su cui si concentra circa l'80%-90% dello scambio merci mondiale. Riferendosi in particolare al segmento container, particolarmente legato al comparto manifatturiero, **Drewry Shipping Consultants** ha ipotizzato tre differenti scenari in base ai tempi di ripresa: da una visione più ottimista con probabilità di accadimento pari però solo al 5% che prevede una ripartenza nel terzo trimestre dell'anno e impatti contenuti su Pil e trasporto marittimo container mondiali, si passa a uno scenario intermedio con probabilità del 50% che vede una ripresa a partire dal quarto trimestre e una riduzione della movimentazione dei porti in tutto il mondo dello 0,5%. Nell'ipotesi più pessimista, con probabilità del 45%, la ripartenza è infine rimandata addirittura al 2021. Si spazia dunque dal +1,5% dello scenario migliore (pari a +12 milioni di TEU movimentati nel mondo) al -3% dello scenario peggiore (24 milioni di TEU in meno del 2019). Nel report viene inoltre analizzato anche il fenomeno delle "blank sailing" (cancellazioni di servizi



LOGISTICA

e porti scalati da parte delle compagnie). Secondo **Alphaliner**, la pandemia ha portato alla cancellazione di oltre 250 servizi di linea per il trasporto marittimo container nel solo secondo trimestre, pari al 30% circa della capacità di stiva su alcune rotte. L'ondata "blank sailing" interessa anche i porti italiani. Le prime stime parlano di un calo per il 2020 del 20%-25% del totale, pari ad oltre 90 milioni di tonnellate di merci in meno. «ad oggi, circa 7 milioni di TEU sono già andati persi per questo – conferma **Alessandro Panaro**, responsabile Maritime & Energy presso SRM –. Il Covid-19 ha portato alla luce nuovi fenomeni e accentuato le nostre debolezze a livello portuale e logistico. Siamo di fronte a un'importante riduzione dei volumi containerizzati e, di conseguenza, del nostro import-export via mare».

La seconda sezione dell'Osservatorio restringe quindi il focus sul comparto marittimo italiano ed è, in particolare, dedicata ai risultati di una specifica analisi SRM per ipotizzare l'impatto Covid-19 sul trasporto marittimo container. Con un valore potenziale di import-export stimato per oltre 190 miliardi di euro, il comparto ha un ruolo strategico, oltre ad aver svolto un ruolo attivo nel rifornire e sostenere il Paese durante l'emergenza. Tuttavia, questo potrebbe non bastare a frenare la discesa verticale. Dalle previsioni dei primi mesi 2020 che ipotizzavano una crescita annua del 2% si è passati alla quasi certezza di una contrazione tutt'ora difficile da calcolare. Allo shock iniziale della domanda e al già citato fenomeno blank sailing si devono aggiungere come fattori critici estrema volatilità dell'offerta e incertezza sui tempi di ripresa. Come fatto da Drewry, anche SRM è partita dai dati raccolti per ipotizzare tre differenti scenari di impatto del Covid-19 sull'import-export marittimo nazionale. Da uno scenario base con probabilità del 50% con ripartenza a partire dal mese di giugno a uno intermedio con probabilità del 45% e ripresa da settembre, fino ad arrivare al più critico in cui la ripartenza è rimandata al 2021. Nelle tre situazioni, le previsioni di impatto sul trade del trasporto marittimo container italiano variano per il

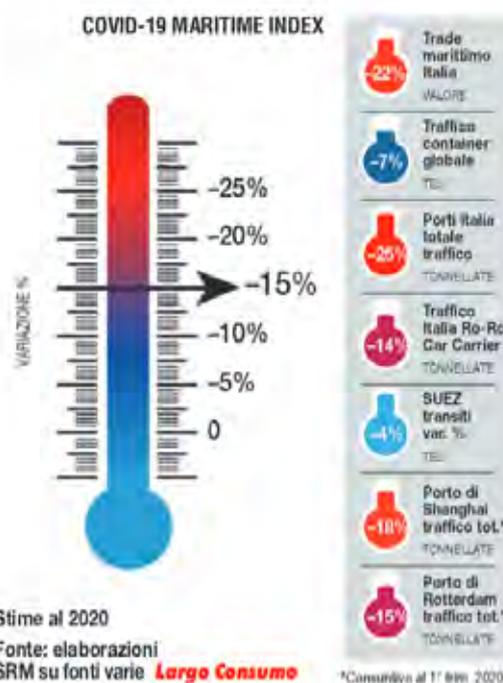
2020 da -22%, a -33%/-35% fino a raggiungere un drammatico -50% nel caso più negativo. Nel complesso, la preoccupazione sale quando si fissa l'attenzione sul Mezzogiorno italiano che non solo concentra circa il 20% del traffico container gateway nazionale e il 43% del traffico totale di merci movimentate, ma è anche un territorio che ha nell'import-export marittimo una delle chiavi del proprio sviluppo.

Nella terza e ultima parte dell'Osservatorio Covid-19 trovano spazio impressioni e proposte raccolte tramite

“ La preoccupazione sale quando si fissa l'attenzione sul Mezzogiorno ”

una specifica analisi di sentiment. L'indagine è stata condotta da SRM nelle prime settimane dell'emergenza tramite interviste a un campione composto da rappresentanti delle principali associazioni di categoria che rappresentano imprese della catena logistica e marittima e alcune delle più importanti Autorità di sistema portuale nazionali: **Assoporti**, **Confetra**, **Confitarma**, **Federagenti**, **Fedespediti** e le presidenze delle Autorità di sistema portuale che vedono coinvolti i porti di Bari-Brindisi, Napoli-Salerno, Taranto, Genova-Savona, Trieste.

Agli intervistati è stato chiesto di esprimere la propria opinione in merito a tre aspetti: fattori critici che incidono maggiormente sull'operatività logistica e portuale e comparti della filiera su cui la crisi avrà un impatto maggiore; stime di massima per quel che riguarda la ripresa economica; e infine, possibili proposte per rimediare alle problematiche evidenziate. In merito al primo punto, la preoccupazione più diffusa sembrerebbe riguardare l'eventualità di una profonda crisi di liquidità finanziaria a danno in particolare delle piccole e piccolissime imprese di trasporto, cioè la dimensione più diffusa nel nostro Paese. Le stime **Confetra** indicano oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. In questa fase, le imprese possono andare ulteriormente in sofferenza a causa delle dilazioni di pagamento. Tra le criticità indicate ci sono anche la congestione di porti, valichi e dogane e l'aumentata incertezza dei tempi di percorrenza, ma anche l'oggettiva riduzione dei carichi internazionali e nazionali movimentati. Molti intervistati si sono detti convinti che il settore potesse reggere fino a tre mesi di crisi. Per quel che riguarda i settori più toccati, le risposte si sono concentrate ovviamente su "passeggeri-crociere", per cui non solo la stagione è compromessa ma il danno economico si prospetta grave. Seguono "Ro Ro car carrier", "container", "trasporto stradale" e "rinfuse". L'incertezza ha prevalso nel momento in cui è stato chiesto di stimare i tempi di ripresa: nessun intervistato si è voluto sbilanciare, mentre alcuni hanno ammesso di non immaginare una ripresa decisa almeno per tutto il primo semestre dell'anno 2020. Ben pochi dubbi sono emersi rispetto agli elementi da cui ripartire. Il Coronavirus ha evidenziato la necessità di interventi su tutti i nostri punti deboli. In cima all'elenco ci sono una crescente digitalizzazione dei processi logistici, ma anche la riduzione o l'azzeramento se pure temporanei dei carichi fiscali. Quest'ultima proposta si unisce all'opportunità di destinare fondi per la piccola impresa per coprire i cali di fatturato e tamponare l'emorragia di liquidità. ■



© RIPRODUZIONE RISERVATA

I fatti del mese

Al via l'analisi degli immobili utilizzati dagli spedizionieri internazionali

L'Osservatorio sull'Immobiliare Logistico (OSIL) della LIUC Business School, è nato nel 2018 con l'obiettivo di studiare il settore del real estate dedicato alla logistica, progettando un modello di valutazione oggettivo della qualità (con un punteggio da 1 a 5 stelle) e funzionalità dei magazzini. Il modello analizza l'immobile secondo quattro coordinate (location, area esterna, edificio, area interna) per un totale di 50 domande che concorrono, con pesi diversi, alla misurazione della qualità e funzionalità dell'immobile logistico. Grazie al contributo delle aziende partner, l'Osservatorio realizza ogni anno indagini più approfondite per studiare le caratteristiche delle diverse tipologie di immobili logistici presenti sul mercato del logistics real estate. In questi due anni, l'Osservatorio ha analizzato la qualità di oltre 250 magazzini in Italia per un totale di circa 7 milioni di metri quadri di superficie coperta. Nei prossimi mesi, OSIL si occuperà quindi di valutare, in particolare, la qualità degli immobili utilizzati dalle imprese di spedizioni internazionali. Dopo aver studiato il profilo e il modello di business delle imprese di spedizioni internazionali operanti in Italia ora è tempo di approfondire le caratteristiche dei processi operativi e delle infrastrutture (magazzini) attraverso cui gestiscono i flussi logistici per conto dei loro clienti. La ricerca, svolta con il patrocinio di Fedespedi, prevede lo sviluppo di un modello di rating specifico per i magazzini per gli spedizionieri operanti nelle diverse modalità (aereo, mare, terrestre). A tal fine, è stato istituito un tavolo di lavoro a cui parteciperanno alcune tra le principali imprese di spedizioni internazionali, unitamente agli esperti e ai partner dell'Osservatorio OSIL che si è svolto lo scorso 29 ottobre.

I fatti del mese

Quality Award Italy 2019

Puntale come ogni anno l'evento di ANAMA - Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedit - volto a premiare compagnie aeree, GSA e handlers per il servizio reso nel corso dell'anno precedente.



Questi i vincitori del Quality Award Italy 2019:

- Quality Overall Performance: 1. Qatar Airways e Cargolux (ex aequo) 3. Lufthansa Cargo;
- All services: 1. Qatar Airways, 2. Lufthansa Cargo, 3. Cargolux
- Customer Satisfaction: 1. Qatar Airways, 2. ex aequo: Cargolux + Emirates - Lufthansa Cargo
- Flown as Booked: 1. Emirates, 2. Qatar Airways, 3. AirBridge Cargo
- Migliore GSA: 1. ATC / ADP, 2. Cargolux, 3. Air Logistics
- Miglior Handling Agent: 1. Alha, 2. Beta Trans, 3. Freschi & Schiavoni

Il Presidente di ANAMA, Alessandro Albertini: "Non abbiamo voluto rinunciare a un appuntamento così importante per ANAMA e per tutto la filiera del trasporto merci aereo. Un evento che nel dialogo con i nostri partner - vettori, GSA, handlers - rappresenta la chiusura simbolica di questo 2020 e lo slancio per ripartire nel 2021".

Il governo non cede al diktat di Bruxelles sui porti e fa ricorso alla Corte Ue

“Bene la ministra De Micheli, è l’unica strada per difendere i porti italiani”, esultano quelli di Confetra

di Claudio Paudice

Il Governo non cede al diktat di Bruxelles di tassare i porti italiani e va allo scontro legale con la Commissione Europea. La ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha annunciato il ricorso dell’Italia alla Corte di giustizia Europea dopo l’ultimatum arrivato a dicembre dagli uffici dell’Antitrust guidati dalla danese Margrethe Vestager di applicare entro sessanta giorni la tassazione Ires alle autorità portuali.

“Immaginiamo il prossimo decennio come quello del salto di qualità della portualità italiana nella competizione con i grandi porti del Nord e questo non è passato in sordina in Europa, si sono accorti tutti di questa volontà del governo. Non è un caso che siano arrivati anche segnali poco amichevoli, come la vicenda legata alla fiscalità sulle Autorità portuali. Su questo proprio ieri abbiamo fatto una riunione tecnica e annuncio che provvederemo a fare ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles”, ha detto De Micheli parlando in streaming a un dibattito sul progetto della diga foranea di Genova.

La decisione adottata da Bruxelles il 4 dicembre scorso dà all’Italia due mesi per abolire l’esenzione fiscale Ires prevista dalla normativa nazionale per le autorità portuali per far sì che entri in vigore nel 2022 al più tardi. La questione è da tempo al centro di una disputa tra le autorità europee e quelle italiane non solo per le implicazioni di natura economica ma anche di natura strategica, perché può potenzialmente rivoluzionare l’impianto normativo delle autorità portuali e aprire la strada ai privati nel management delle infrastrutture tra le più strategiche (57 porti di rilevanza nazionale) per il secondo Paese Ue per estensione costiera (circa 7500 km) dopo la Grecia.

Per la legge italiana le AdSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale, sono pertanto articolazioni della pubblica amministrazione ai sensi dell’articolo 74 del Tuir, e non sono tenute a pagare l’Ires (aliquota ordinaria del 24%). Non svolgono quindi attività economica, anzi: sono vigilate dal MiT, e i loro bilanci passano al vaglio della Corte dei Conti e concorrono a determinare il bilancio consolidato dello Stato. Per questo i canoni demaniali non sono negoziati a prezzi di mercato ma vengono stabiliti dalla legge. Alle argomentazioni prodotte dal Governo italiano e dalle categorie interessate, Bruxelles ha fatto orecchie da mercante. La Commissione europea non contempla la natura pubblica dei porti italiani, e ritiene che le tasse di ancoraggio e portuali e i

canoni demaniali riscossi “costituiscono attività economiche” e siano perciò da tassare per non incorrere in un indebito aiuto di Stato.

Il diktat arrivato da Bruxelles reca però con sé molti incognite non solo sotto il profilo contabile ma soprattutto sotto quello gestionale. Il rischio è che uniformando la portualità italiana a quella del Nord Europa si stenda un tappeto rosso ai privati (comprese le autorità pubbliche straniere) nella gestione di infrastrutture strategiche. La decisione della ministra De Micheli è stata accolta da un plauso delle associazioni di settore, da sempre contrarie all'impostazione della Commissione: “Bene la Ministra De Micheli. Il ricorso alla Corte UE è l'unica strada per difendere i porti italiani”, dicono da Confetra, la confederazione delle aziende logistiche italiane

De Micheli: "Ricorso alla Corte Europa contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani"

La ministra rassicura gli armatori: "Finanziamo noi l'incentivo alle flotte"



08 Gennaio 2021 - Roma - “Annuncio che abbiamo disposto il ricorso alla Corte Europa contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani”. Lo ha annunciato la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli. Fine della mediazione, quindi, e muso duro con Bruxelles.

A proposito poi delle ultime indiscrezioni sul Piano che l'Italia sottoporrà nell'ambito del Recovery Fund, la ministra ha aggiunto che, “il piano di incentivo alle flotte lo faremo comunque con risorse a legislazione vigente”. Ha poi aggiunto: “Lo realizzeremo anche prima rispetto ai tempi del Recovery Fund, perchè sono investimenti sull'ambiente”.

"Bene la Ministra De Micheli. Il ricorso alla Corte UE è l'unica strada per difendere i porti italiani" ha commentato Confetra. [P](#)

© copyright Porto Ravenna News

Giannotti (Assoporti): “Non possiamo permetterci di perdere questa battaglia”

Roma – “Pur non essendo compito del segretario generale di Assoporti quello di esprimere opinioni di natura politica, che spettano al presidente e all’Assemblea, sono certo di non infrangere i limiti mio ruolo ricordando che **Assoporti sin dal lontano 2012 ha sempre seguito con attenzione l’iniziativa della Commissione Europea in tema di tassazione porti** offrendo a più riprese propri contributi tecnici e di pensiero”. Lo dice Oliviero Giannotti, segretario generale di Assoporti, a proposito degli attriti Roma-Bruxelles in materia di tassazione portuale.

“Che la Commissione Europea avesse messo nel mirino anche le tasse portuali, oltre che i canoni di concessione e autorizzazione, era evidente da tempo, così come la consapevolezza che l’eventuale adeguamento al diktat di Bruxelles avrebbe portato **le AdSP a svolgere prevalentemente attività economiche** trasformandole da soggetti “per il mercato” a soggetti “del mercato” cambiandone radicalmente la natura. Come segretario generale di Assoporti posso solo confermare che l’associazione rappresentativa delle AdSP/AP è in grado di continuare a svolgere il ruolo di collettore e promotore delle istanze della portualità nazionale. Come ho già avuto modo di esplicitare in passato, **mi sembra che questa sia una battaglia che la portualità nazionale non si possa permettere il lusso di perdere**”.

La portualità italiana sta con la De Micheli

Presidenti di Adsp, Ancip e sindacati appoggiano il ricorso contro la Commissione Ue per la tassazione



09 Gennaio 2021 - Roma - I presidenti di Adsp Musolino, Mega, Giampieri, Agostinelli e Sommariva si schierano con la ministra Paola De Micheli nell'iniziativa di impugnare la decisione della Commissione Europea di tassare le tasse riscosse dalle Autorità di sistema portuale, inclusi i canoni delle concessioni demaniali. Sommariva parla addirittura di un intervento ad adiuvandum, ovvero che l'Authority spezzina è pronta a sostenere il ricorso del governo italiano durante le fasi di giudizio.

A sostegno della De Micheli si è schierata, da subito, Confetra.

L'associazione nazionale delle Compagnie portuali (Ancip) sta con la ministra. "La nostra associazione - si legge in una nota dell'associazione presieduta da Luca Grilli e diretta da Roberto Rubboli - si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle Istituzioni e Associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ricordiamo infatti che, in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt'ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale".

"Per noi la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle AdSP per arrivare alla "loro" tanto agognata privatizzazione dei porti".

dichiarano Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti a seguito dell'annuncio della ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli relativamente al ricorso contro la risoluzione dell'Ue sugli aiuti di stato ai porti italiani.

"Apprendiamo con favore la notizia del recente ricorso presentato dall'Italia, avverso al pronunciamento della Commissione Europea sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre AdSP, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico".

Così proseguono le organizzazioni sindacali che aggiungono "il ricorso alla Corte Europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Authority e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione".

Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti "il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distorsivo del mercato. E' fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il bene pubblico e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale".

Infine, concludono le organizzazioni confederali dei trasporti, "la presa di posizione del nostro Paese annunciata dalla Ministra De Micheli, raccoglie una nostra sollecitazione su una vicenda che va avanti da tempo e che implicherebbe uno stravolgimento del nostro ordinamento, andando a snaturare il ruolo di terzietà delle AdSP, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori".

Nella foto: Matteo Bianchi durante una recente visita alla Compagnia portuale di Ravenna. Con lui, il deputato Alberto Pagani, i vertici della CP Luca Grilli e Denis Di Martino, l'on. Davide Gariglio membro della Commissione Trasporti.



© copyright Porto Ravenna News

Confetra, appello al governo: Per i lavoratori della logistica vaccinazione prioritaria

Il presidente di Confetra Guido Nicolini scrive al premier Giuseppe Conte, al ministro della Sanità Roberto Speranza e alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli - un appello affinché i lavoratori del settore della logistica, oltre 1 milione, possano rientrare fin da subito nel Piano Vaccini coordinato dal commissario Arcuri.

«Come ben sapete le nostre aziende non si sono mai fermate» - scrive il presidente di Confetra - «neanche nei drammatici 59 giorni di lockdown totale della scorsa Primavera, garantendo ai cittadini generi di prima necessità, agli ospedali ed alle farmacie i necessari rifornimenti di farmaci e medicinali, alle imprese gli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati per continuare a produrre, vendere ed esportare. Eravamo, siamo e saremo anche in futuro impegnati a garantire quel minimo di “normalità” e di vita quotidiana, divenuti drammaticamente il bene più prezioso durante questa faticosa e sfiancante stagione caratterizzata da limitazioni e restrizioni tanto indispensabili quanto estranee al nostro modo di vivere. I nostri lavoratori – nei porti, nelle cargo city degli aeroporti, sui treni merci, sulle piattaforme logistiche, nei magazzini, alla guida di automezzi e furgoni – sono stati e sono in prima linea, protetti anche grazie alle misure assunte dagli speciali Protocolli anti Covid, ma pur sempre h24 in giro per l’Italia, per l’Europa, per il Mondo per soddisfare le esigenze primarie del Sistema Paese».

Continua il presidente di Confetra - «La drammatica crisi economica che stiamo vivendo, ed in conseguenza le contrazioni di volumi movimentati e fatturati, avrebbe potuto indurre molte nostre imprese ad usufruire degli ammortizzatori sociali e sospendere, momentaneamente, le attività. Ma noi non possiamo permettercelo, essendo la logistica di fatto – seppur non di diritto – un servizio di pubblica utilità essenziale a garantire la sopravvivenza della nostra Comunità»- Conclude - «Se fosse possibile Vi chiederei di valutare, quindi, la possibilità che il nostro personale sia quanto prima **coinvolto nella campagna vaccinale al pari di altre categorie professionali “indispensabili” allo svolgimento delle funzioni fondamentali della nostra civile ordinaria vita quotidiana. Nonostante tutto**».

Piano vaccini, appello di Confetra al governo: “Priorità al personale di trasporti e logistica”

Roma – “Se fosse possibile vi chiederei di valutare la possibilità che il nostro personale sia quanto prima coinvolto nella campagna vaccinale al pari di altre categorie professionali ‘indispensabili’ allo svolgimento delle funzioni fondamentali della nostra civile ordinaria vita quotidiana”.

E’ l’appello che **Guido Nicolini**, presidente di Confetra, rivolge con una lettera pubblica al premier **Giuseppe Conte**, ministro della Salute **Roberto Speranza**, ministro dei Trasporti **Paola De Micheli** e commissario straordinario per emergenza Covid-19 **Domenico Arcuri**.

“Nelle scorse settimane tutte le organizzazioni di rappresentanza del settore trasporto merci e logistica hanno rivolto al governo unanime appello affinché i nostri lavoratori, oltre 1 milione, possano rientrare fin da subito nel ‘piano vaccini’ che il commissario Arcuri sta conducendo e coordinando – scrive **Nicolini** -. Come ben sapete le nostre aziende non si sono mai fermate, neanche nei drammatici 59 giorni di lockdown totale della scorsa primavera, garantendo ai cittadini generi di prima necessità, agli ospedali ed alle farmacie i necessari rifornimenti di farmaci e medicinali, alle imprese gli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati per continuare a produrre, vendere ed esportare”.

“Eravamo, siamo e saremo anche in futuro impegnati a garantire quel minimo di “normalità” e di vita quotidiana, divenuti drammaticamente il bene più prezioso durante questa faticosa e sfiancante stagione caratterizzata da limitazioni e restrizioni tanto indispensabili quanto estranee al nostro modo di vivere – prosegue **Nicolini** -. I nostri lavoratori – nei porti, nelle cargo city degli aeroporti, sui treni merci, sulle piattaforme logistiche, nei magazzini, alla guida di automezzi e furgoni – sono stati e sono in prima linea, protetti anche grazie alle misure assunte dagli speciali Protocolli anti Covid, ma pur sempre h24 in giro per l’Italia, per l’Europa, per il Mondo per soddisfare le esigenze primarie del Sistema Paese”.

Nicolini conclude: “La drammatica crisi economica che stiamo vivendo, ed in conseguenza le contrazioni di volumi movimentati e fatturati, avrebbe potuto indurre molte nostre imprese ad usufruire degli ammortizzatori sociali e sospendere, momentaneamente, le attività. Ma noi non possiamo permettercelo, essendo la logistica di fatto – seppur non di diritto – un servizio di pubblica utilità essenziale a garantire la sopravvivenza della nostra comunità”.



Nicolini (Confetra) sul Piano Vaccini

ROMA – Guido Nicolini presidente di Confetra ha inviato una nota al presidente del Consiglio Conte al ministro Speranza e alla ministra dei Trasporti De Micheli sul tema vaccini.

In esso testualmente si legge “che nelle scorse settimane tutte le Organizzazioni di rappresentanza del settore Trasporto merci e Logistica hanno rivolto al Governo unanime appello affinché i nostri lavoratori, oltre

1 milione, possano rientrare fin da subito nel Piano Vaccini che il Commissario Arcuri sta conducendo e coordinando.

Come ben sapete le nostre aziende non si sono mai fermate, neanche nei drammatici 59 giorni di *lockdown* totale della scorsa Primavera, garantendo ai cittadini generi di prima necessità, agli ospedali ed alle farmacie i necessari rifornimenti di farmaci e medicinali, alle imprese gli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati per continuare a produrre, vendere ed esportare.

Eravamo, siamo e saremo anche in futuro impegnati a garantire quel minimo di "normalità" e di vita quotidiana, divenuti drammaticamente il bene più prezioso durante questa faticosa e sfiancante stagione caratterizzata da limitazioni e restrizioni tanto indispensabili quanto estranee al nostro modo di vivere. I nostri lavoratori – nei porti, nelle cargo city degli aeroporti, sui treni merci, sulle piattaforme logistiche, nei magazzini, alla guida di automezzi e furgoni, continua la nota di Nicolini – sono stati e sono in prima linea, protetti anche grazie alle misure assunte dagli speciali Protocolli anti Covid, ma pur sempre h24 in giro per l'Italia, per l'Europa, per il Mondo per soddisfare le esigenze primarie del Sistema Paese.

La drammatica crisi economica che stiamo vivendo, ed in conseguenza le contrazioni di volumi movimentati e fatturati, avrebbe potuto indurre molte nostre imprese ad usufruire degli ammortizzatori sociali e sospendere, momentaneamente, le attività. Ma noi non possiamo permettercelo, essendo la logistica di fatto – seppur non di diritto – un servizio di pubblica utilità essenziale a garantire la sopravvivenza della nostra Comunità.

Se fosse possibile – conclude il presidente di Confetra Nicolini – vi chiederei di valutare, quindi, la possibilità che il nostro personale sia quanto prima coinvolto nella campagna vaccinale al pari di altre categorie professionali "indispensabili" allo svolgimento delle funzioni fondamentali della nostra civile ordinaria vita quotidiana. Nonostante tutto".



13 Gennaio 2021 — [News](#)

Avanti tutta con il ricorso a Bruxelles
Tasse e porti, Assoporti scrive al MIT

di Redazione Port News

Dopo aver espresso il pieno sostegno al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, Assoportì ha fatto sapere di aver inviato al MIT una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere.

Come concordato dai Presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa Assoportì.

Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di

assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero.

“L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti.” ha dichiarato il Presidente di Assoportì, Daniele Rossi.

E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.

I primi venti anni di Assiterminal: esperti a confronto sul futuro della portualità italiana / L'evento



Compie 20 anni Assiterminal, l'associazione italiana dei terminalisti portuali. Era il 2001 quando un gruppo di imprenditori e manager decise di unire le forze per creare un soggetto rappresentativo di rilievo nazionale in grado di essere "la casa" del **terminalismo portuale italiano**, cioè di quella imprenditoria industriale che, a pochi anni dal varo della legge '84/94, cercava di consolidare la propria attività nell'ambito delle varie tipologie di operatori e utenti dei porti italiani. L'obiettivo dichiarato era di assicurare efficienza, affidabilità ed economicità nei servizi resi al fine di restituire competitività agli scali marittimi italiani.

Il cammino percorso, denso di avvenimenti soprattutto esterni talvolta difficili da affrontare per una giovane e poco strutturata organizzazione, è stato connotato dalla volontà, portata avanti dai presidenti che via via si sono succeduti e dalla struttura della associazione, di raggiungere sostanzialmente due risultati: servizi efficienti e utili ai propri associati; riconoscimento del ruolo e della importanza delle funzioni svolte dalla categoria economica rappresentata.



(I soci ordinari di Assiterminal)

Due risultati centrati. Lo provano le attestazioni delle circa 60 imprese associate (*nella foto*) e il riconoscimento attribuito concretamente all'associazione nelle varie sedi istituzionali, nei rapporti spesso collaborativi con le altre associazioni del comparto marittimo-portuale e della logistica, nonché nei confronti con le organizzazioni sindacali nazionali di settore, con le quali il confronto va ben oltre la tematica della stipula e del rinnovo del C.C.N.L. dei lavoratori dei porti.



(I soci aggregati di Assiterminal)

Assiterminal, che aderisce rispettivamente a **Confetra**, **Confindustria** e **Feport**, è oggi l'associazione nazionale maggiormente rappresentativa dei terminal operators e delle imprese per le

operazioni portuali, una categoria economica che con le risorse umane e professionali dirette ed indirette impiegate, con gli investimenti cospicui effettuati nei porti, con la dotazione di impianti apparecchiature e mezzi, nonché attraverso il proprio attestato *know how*, costituisce un patrimonio essenziale e strategico per tutta la portualità italiana, settore complesso ed importante per l'intera economia del Paese, ma purtroppo a volte sottovalutato.

Per celebrare i suoi primi 20 anni di vita, Assiterminal organizza domani 14 gennaio (ore 11-13) una tavola dal titolo “Tassazione porti e governance portualità. Senza chiarezza e progettualità industriale, quale chiarezza?”. Un interrogativo a cui cercheranno di dare una risposta i numerosi e qualificati relatori che parteciperanno all'evento, che arriva in un momento molto delicato per la portualità italiana, cioè ad una settimana esatta dall'annuncio della ministra dei Trasporti, **Paola De Micheli**, di voler ricorrere, a nome del governo italiano, alla **Corte di Giustizia europea** contro la Commissione per aver adottato la decisione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato, poiché le nostre **Autorità di Sistema Portuale**, in quanto imprese, secondo **Bruxelles**, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti.



(Luca Becce presidente di Assiterminal)

I protagonisti della tavola rotonda sono: **Luca Becce** (presidente di Assiterminal), **Francesco Munari**, **Stefano Zunarelli**, **Davide Maresca** (giuristi ed esperti europei di Diritto dei Trasporti e della Navigazione), **Daniele Rossi** (presidente di Assoport), **Mario Mattioli** (presidente di Confitarma), **Gian Enzo Duci** (vice presidente di Confrasperto) **Umberto Masucci** (The International Propeller Club Port of Naples), **Raffaella Paita** (presidente della Commissione Trasporto della Camera, Italia Viva), **Davide Gariglio** (capogruppo della Commissione Trasporti alla Camera, PD), **Edoardo Rixi** (deputato e responsabile Infrastrutture e Trasporti della Lega), **Marco Conforti** (vice presidente di Confetra), con la moderazione del direttore di ShipMag, Vito de Ceglia.

L'evento si terrà domani 14 gennaio e potrà essere seguito in streaming [a questo indirizzo](#).

Assiterminal, Becce: "Con l'Europa non siamo stati veloci, ora siamo costretti a risolvere un problema politico con uno strumento giuridico"

Il webinar di Assiterminal dedicato alla battaglia sulle tasse ai porti italiani. Munari: "C'è una slavina che rischia di travolgere il sistema". Ancora scintille sull'espansione di Msc a terra.

Genova - Sulle tasse ai porti e sui metodi per andare a contrastare l'Europa è Daniele Rossi, il presidente di Assopporti a disegnare la strategia più intensa: "Come fanno gli americani, mandiamo le portaerei davanti alle coste del Belgio". Per intimidire Bruxelles e per ottenere più ascolto sulle ragioni dell'Italia. E' un'esagerazione evidente, ma Rossi la racconta perché vorrebbe andare a muso duro contro l'Europa. Il ricorso annunciato dalla ministra Paola De Micheli è al centro del webinar organizzato per i 20 anni di Assiterminal e sono le tre portaerei italiane – gli avvocati **Stefano Zunarelli, Francesco Munari e Davide Maresca** – a dare il sostegno giuridico alla controffensiva di Roma. Munari spiega: "C'è una slavina che minaccia di spazzare via il nostro sistema e sono i nostri concorrenti nord europei a trarne vantaggio". **Luca Becce**, il presidente dei terminalisti, conferma "massimo sostegno al ricorso del governo, ma siamo rammaricati che si sia arrivati a dirimere una questione politica con uno strumento giuridico. Dovevamo agire prima". Sul ricorso però non tutti sono d'accordo: Maresca è infatti convinto che ci sia poco da fare, che l'esito sarà di condanna e bisogna pensare in anticipo a una soluzione.

Intanto sul tavolo ci sono anche altri temi. A cominciare dall'integrazione verticale. E Becce è duro. Non cita mai **Msc**, ma il riferimento è evidente: "Sono sorte associazioni che si radunano attorno a un solo player o poco di più. Così facendo però si perde lo scopo stesso dell'associazione che è di carattere generale. Per questo noi abbiamo deciso di aprire un percorso con Assologistica e spero che nelle prossime settimane si possa annunciare la soluzione che abbiamo trovato". E ancora: "I terminal sono trattati dagli armatori come centro di costo".

Il numero uno dell'associazione sottolinea come i grandi gruppi "considerino i terminal come un centro di costo". La risposta arriva da **Gian Enzo Duci**, vice presidente di Conftrasporto: "Integrazione verticale? La chiede il mercato. Già negli anni '90 si faceva. Dopo 30 anni ci riprovano. Quella di Becce è una difesa di retroguardia, sarà il mercato a dire se è un bene o no".



PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



Tavola rotonda via web a cura di  **ASSITERMINAL**

con il supporto di  **ClickutilityTeam**

Becce, in apertura del convegno associativo dedicato al tema della tassazione dei porti italiani, tutt'ora in corso.

“In questi anni sono andate moltiplicandosi associazioni asservite agli interessi di un singolo player o di un gruppo di player” ha dichiarato. “In un contesto simile – contrassegnato peraltro dalla diffusione dei fenomeni di integrazione verticale da parte delle compagnie di navigazione –, occorre superare le divisioni corporative e unire le forze nel nome dell'interesse generale, l'unica stella polare che deve guidare l'associativismo economico”.

Le due associazioni “insieme rappresentano il 90% delle imprese terminaliste portuali italiane. Stiamo affrontando un confronto che speriamo possa avere risultati positivi” ha concluso.

Becce ha inoltre commentato l'intenzione del Governo,

preannunciata dal Ministro De Micheli, di impugnare alla Corte di Giustizia la decisione della Commissione Europea di tassare i porti italiani: “E' una iniziativa indispensabile e garantiremo tutto il massimo supporto perché riesca. E' arrivato il momento di serrare i ranghi e attenuare gli elementi di critica”.

Il presidente di Assiterminal non nasconde però un certo rammarico per essere arrivati a contrastare in sede legale un problema di natura politica che è al centro della discussione comunitaria da più di un lustro. “Ci spiace che ci sia stata, da parte dei governi succedutisi in questi anni, una oggettiva sottovalutazione della questione. Non dobbiamo però commettere l'errore di risolvere ogni cosa sul piano legale”.

Assiterminal, via al webinar per i 20 anni dell'associazione. Becce: “Così dobbiamo cambiare i porti”



Genova – Le grandi sfide della portualità e il futuro delle associazioni. E' iniziato da pochi minuti il webinar *“Tassazione porti e governance portualità. Senza chiarezza e progettualità industriale, quale chiarezza?”* organizzato per i 20 anni di Assiterminal.

E' Luca Becce, dopo l'introduzione del direttore di ShipMag e moderatore dell'evento Vito de Ceglia, a tracciare la rotta: “Ci sono temi importanti: a cominciare dal superamento del famoso articolo 18 comma 7. E' superato dai fatti, prima ancora che per gli aspetti tecnico giuridici”. E' una delle priorità di Assiterminal insieme al futuro dell'associazione: “Sono sorte associazioni che si radunano attorno a un solo player o poco di più. Così facendo però si perde lo scopo stesso dell'associazione che è di carattere generale. Per questo noi abbiamo deciso di aprire un percorso con Assologistica e spero che nelle prossime settimane si possa annunciare la soluzione che abbiamo trovato”.

Becce sottolinea ancora come i grandi gruppi “considerino i terminal come un centro di costo” e pone l'accento sullo sbarco a terra dei grandi gruppi armatoriali, alludendo tra gli altri, senza citarlo esplicitamente, al colosso MSC.

Sulle tasse che l'Europa vuole imporre ai porti italiani, il presidente di Assiterminal annuncia “sostegno al ricorso del governo, ma siamo rammaricati che si sia arrivati a dirimere una questione politica con uno strumento giuridico. Dovevamo agire prima”.

Rossi (Assoporti): “L’Italia porti una portaerei davanti a Bruxelles, poi si sieda a negoziare”



Daniele Rossi, presidente di Assoporti, parlando al convegno web organizzato da Assiterminal per parlare della procedura con cui la Commissione Europea chiede all’Italia di far pagare alle port authority le tasse sull’attività d’impresa svolta, usa toni forti per dettare al Governo una linea dura. “Credo che la situazione vada affrontata sul piano giuridico, e Assoporti ha espresso in maniera inequivocabile la propria intenzione, ma c’è anche un altro piano che credo non debba essere trascurato che è quello di essere anche molto pragmatici. Io penso che se una vicenda del genere fosse capitata agli americani l’avrebbero affrontata in un altro modo: io in quel modo vorrei affrontarla” ha detto Rossi. Che poi, entrando più nello specifico, ha aggiunto: “Tanto per cominciare (gli americani, ndr) avrebbero mandato una portaerei della classe Nimitz (le più grandi al mondo) al largo delle coste del Belgio e dell’Olanda. Questa è la prima mossa da fare sicuramente; le nostre portaerei si chiamano Zunarelli, Munari e Maresca (tre avvocati marittimisti, ndr) e quindi dobbiamo mandarli avanti, ma di missili gli americani non ne hanno mica mai sparato. Questa secondo me dev’essere la filosofia che governerà questa procedura”.

Nel merito della questione il presidente di Assoporti ha spiegato: “Le tasse sul reddito e quindi sui canoni di concessione mi spaventano il giusto, per non dire poco o niente, nel caso ci sarà una contabilità di tipo civilistico e fiscale. Se da una parte avrò i ricavi dai canoni di concessione, dall’altro avrò pure dei costi che saranno anche gli ammortamenti degli investimenti che vado a effettuare. Nessuna Commissione Europea potrà prendere che un’authority portuale abbia solo ricavi. E se metto nei costi gli ammortamenti, se Genova mette nei costi il miliardo che dovrà spendere, se basterà, per la diga, quando le paga le tasse?”.

Per Rossi se le entrate rappresentate dai canoni vanno tassate, nel conteggio dovranno quindi essere considerati anche i costi, “costi che sostiene lo Stato”, “tutti i costi che sostengono le Autorità

portuali comunque finanziati devono rappresentare un costo in termini fiscali. Se questo risolvesse la questione non ci penserei un minuto a firmare” un accordo con l’Europa.

“La negoziazione che io auspico” ha concluso il presidente di Assoport, “dopo aver mandato la portaerei alle coste del Belgio, dovrebbe essere in questi termini: volete le tasse? Vediamo quali, come e quando, con quali costi. Non si parla di Iva, non si parla di aiuti di Stato sui trasferimenti per realizzare le opere infrastrutturali. Non è così lontano dagli accordi che ho visto sono stati raggiunti da altri Paesi”. Dunque Rossi sembra sposare al linea di altri paesi che, piuttosto che fare ricorso alla Corte di Giustizia Europea, hanno preferito sedersi a un tavolo e negoziare con Bruxelles. “Secondo me questo è il campo di lavoro, fermo restando che l’iniziativa politica forte del Governo è qualcosa che tutti i presidenti delle autorità di sistema portuale hanno condiviso, anche se con qualche distinguo ma sulle conseguenze, non sull’azione” ha infine aggiunto. Concludendo che “non è questo il momento per parlare di modello pubblicitario o di Spa privata, non so cosa è meglio, io credo nel modello pubblicitario, ma di sicuro non è questo il momento per parlare di queste cose. Ora è il momento del tavolo con Bruxelles”.

Porti e corridoi logistici: ecco gli investimenti infrastrutturali del Recovery per la mobilità

3,68 miliardi per intermodalità e logistica integrata.

Nel disegnare l'Italia di domani le infrastrutture giocheranno un ruolo di primo piano, tanto che nella partita sul possibile rimpasto di governo il MIT è tra le caselle più ambite. Tra alta velocità, porti e logistica intermodale parliamo di 31,98 miliardi euro, a cui si aggiungono altri fondi come quelli per il dissesto e le infrastrutture idriche. Ecco quindi quali e quanti saranno i fondi del Recovery Plan italiano per gli investimenti infrastrutturali.

Sembra ormai certo che il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** - cioè il Recovery Plan italiano - destinerà la maggior parte delle risorse agli investimenti, a discapito dei bonus. In termini percentuali parliamo del 70% per i primi e del 30% per i secondi.

Una scelta questa, frutto del confronto-scontro in seno alla maggioranza, che avrà ricadute profonde anche sul tema "infrastrutture". Nel progettare il rilancio del Sistema-Italia, infatti, il Governo avrebbe deciso di puntare con convinzione sugli **investimenti infrastrutturali** e i motivi sono molteplici. Anzitutto lo sviluppo (e il completamento) delle infrastrutture dovrebbe riuscire a **risolvere una volta per tutte problemi strutturali** e di lunga data del Paese come ad esempio le inefficienze logistiche che, secondo un recente studio di Confetra, costano 70 miliardi all'anno. La colpa non è certo solo delle carenze delle infrastrutture, ma non c'è dubbio che avere una rete viaria, ferroviaria e portuale efficace permetterebbe al nostro sistema produttivo di correre di più

In secondo luogo, gli investimenti infrastrutturali rappresentano un volano per il **rilancio di interi settori**, come quello delle costruzioni e affini, che rappresentano quote considerevoli del nostro Pil. E, infine, c'è il capitolo della **transizione ambientale** che per ovvi motivi passerà anche per una infrastrutturazione materiale del Paese più attenta all'ambiente, grazie alla riduzione delle emissioni di gas serra su fronti come la logistica o il patrimonio edilizio, solo per citarne alcuni.

Le infrastrutture nel Recovery Plan italiano

Entrando nel merito del Piano, il tema "infrastrutture" si rintraccia principalmente in due delle sei missioni del Piano. La missione n. 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", con i fondi per il trasporto rapido di massa (TPL), il contrasto al **dissesto idrogeologico**, l'efficienza energetica del **patrimonio edilizio** (incluso quello pubblico) e le **infrastrutture idriche**.

E la missione n. 3 "**Infrastrutture per una mobilità sostenibile**" che punta invece a completare entro il 2026, "una prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno", spiega il Piano, "aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi".

L'obiettivo è infatti quello di realizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che vadano a colmare lacune che hanno sin qui penalizzato lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole. Per far ciò la missione prevede due componenti:

28,3 miliardi per le grandi linee di comunicazione

La prima componente della terza missione del PNNR potrà contare su **28,3 miliardi di euro**, di cui oltre 17 miliardi dovrebbero essere rappresentati da risorse aggiuntive (inclusa però una quota del Fondo sviluppo e coesione che era già prevista ma che non era stata ancora indirizzata ad interventi puntuali).

Cinque le proposte di interventi infrastrutturali previste. Anzitutto **l'alta velocità e la velocizzazione della rete per passeggeri e merci**, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. In questo ambito rientrano interventi ampiamente previsti, come la conclusione della direttrice **Napoli-Bari** o la linea **Palermo-Catania-Messina**, inseriti anche tra le opere che dovrebbero essere commissariate per accelerarne la realizzazione.

Spazio infine ad una grande stagione di interventi di **messa in sicurezza della rete stradale**, con interventi che prevederanno una forte componente di ammodernamento tecnologico e la messa in campo di un sistema di monitoraggio digitale avanzato per una maggiore sicurezza delle infrastrutture stradali a fronte dei rischi sismici, di dissesto e di incidentalità.

3,68 miliardi per intermodalità e logistica integrata

La seconda componente della missione n. 3 è invece quella che guarda alla logistica e in particolare al **sistema portuale**.

“Il traffico merci intermodale in Italia è tipicamente terrestre, gomma-ferro, ma è inefficiente il collegamento con il traffico marittimo”, si legge infatti nel documento. “Considerando che i terminali dei corridoi ferroviari merci sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento fra la linea ferroviaria e l'infrastruttura portuale, per migliorare la competitività dei porti italiani, la **realizzazione del cosiddetto “ultimo miglio”**”.

A causa delle inefficienze del settore, le nostre imprese pagano, infatti, **un extra costo della logistica superiore dell'11%** rispetto alla media europea”, illustra la bozza di PNNR. Un fardello troppo pesante per lo sviluppo economico di tutto il Paese, anche a luce di quel preoccupante - **40,5% di traffico marittimo registrato nel secondo semestre 2020 dai nostri porti**, a fronte di una media europea del - 17%.

In tale contesto, quindi, la seconda componente della Missione n. 3 attiene al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave green:

>> considerando i porti non solo punti di transito, ma integratori del sistema mare-terra;

>> proponendo un'offerta logistica efficace ed affidabile per i trasporti inland da/per le destinazioni finali;

>> creando una massa critica che consenta economie di scala ed efficienze in termini ambientali, e sviluppando i traffici verso l'area geograficamente a Nord delle Alpi;

>> realizzando una serie di interventi sistemici, l'accessibilità portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali con i porti (ultimo miglio);

>> migliorando la situazione ambientale e riducendo le emissioni climalteranti dei porti (riducendo le emissioni inquinanti da combustibili fossili sia degli edifici, che degli impianti, che dei mezzi di servizio sia terrestri che navali).

Anche in questo caso figurano **alcune opere che potrebbero essere commissariate**, come la realizzazione della nuova **diga foranea di Genova**, necessaria per consentire la navigazione a doppio senso e un bacino di evoluzione adeguato per le grandi navi operanti oggi nel porto ligure.

Covid-19, Assiterminal: “Ristori ancora lontani e nessuna riduzione dei canoni da parte delle AdSP”



Genova – “Per riuscire ad avere una riduzione temporanea dei canoni di concessione a favore delle attività portuali – che sono rimaste obbligatoriamente sempre aperte, con costi aggiuntivi e problemi per rispettare le misure di distanziamento sociale – si è fatta una fatica di Tantalò. E siamo ancora lontani da un risultato apprezzabile che peraltro è affidato alle singole autorità e non c’è un’iniziativa guida da parte del ministero delle infrastrutture”.



(Luca Becce, presidente di Assiterminal)

Luca Becce, presidente di Assiterminal, spiega che non **sono ancora arrivati ristori per i terminalisti portuali** che con l’emergenza Covid hanno perso volumi e fatturato. “Si va da un minimo del 15-20% di riduzione a situazioni estreme come quella dell’attività crocieristica azzerata”, dice. “**A oggi ancora nessuna Adsp ha accordato e definito nei confronti del**

terminalista nessuna misura di riduzione del canone – sottolinea – Stanno tutti lavorando per definirla e c'è l'orientamento ad una franchigia del 20%, come dire che chi ha perso il 21% dei volumi e del fatturato rispetto all'anno precedente avrebbe una riduzione dell'1%. E' una soluzione che ci lascia un po' perplessi: perdere il 20% di volumi e fatturato é pesante, ma almeno è una regola uguale per tutti".

AUTOTRASPORTO IN DIFFICOLTÀ

Bloccati sui camion i prodotti italiani dell'agroalimentare

Marco Morino
MILANO

Siamo già alla rinuncia del viaggio, dopo sole due settimane dal ripristino dei controlli e delle formalità doganali tra la Gran Bretagna e l'Unione Europea. L'uscita del Regno Unito dalla Ue frena l'autotrasporto merci e mette a rischio l'export di Interes filiere industriali italiane, a partire dall'agroalimentare, fino all'automotive e alla componentistica. A risultare penalizzati sono soprattutto i prodotti ortofrutticoli, che richiedono tempi di consegna molto rapidi. «È difficile fare dogana», ammettono gli autotrasportatori.

Le nuove procedure imposte dalla piena applicazione della Brexit, in vigore dal 1° gennaio 2021, stanno aumentando in modo significativo il costo del trasporto stradale da e per la Gran Bretagna. Dice Andrea Manfron (Fal-Contrasporto): «Secondo le prime stime, il costo al chilometro, a fronte di una media precedente che oscillava tra 1,5 e 3 euro per un viaggio spot, di fatto è già raddoppiato». Incalza Antonio Laghezza, imprenditore spezzino della logistica e presidente di Confetra Liguria: «Un camion costa in relazione a quanto sta in moto. Più il tempo passa e più costa. E con la Brexit i tempi di trasporto si sono allungati di molto. Certi settori, penso all'alimentare, non sopportano un allungamento nelle tempistiche. Il problema, per il made in Italy diretto in Gran Bretagna, è evidente».

Non c'è solo un allarme da parte degli operatori della logistica sui costi del trasporto, ma anche su adempimenti e verifiche doganali, che rallentano i flussi di merci in entrata e in uscita dal mercato britannico e creano difficoltà rispetto al passato. Nei giorni scorsi alcune associazioni europee di autotrasportatori hanno informato la Road Haulage Association (Rha), l'associazione degli autotrasportatori britannici, che diversi associati stanno addirittura rifiutando viaggi verso la Gran Bretagna. Uno dei problemi, non solo dei vettori stranieri ma degli stessi britannici, è comprendere come compilare la documentazione doganale per l'accesso in Gran Bretagna. E tra le imprese che rinunciano ai viaggi verso Londra ci sarebbero anche degli autotrasportatori italiani, soprattutto imprese di piccole dimensioni, spaventati dalla complessità delle procedure. Lo spiega Thomas Baumgartner, presidente di Anita (Confindustria) e titolare del gruppo Fercam, una delle maggiori imprese italiane di autotrasporto: «L'Inghilterra si è presentata all'appuntamento con la

Brexit e con il 1° gennaio totalmente impreparata. Le dogane inglesi non sono assolutamente in grado di fronteggiare la mole dei nuovi adempimenti richiesti con l'abbandono del mercato unico. Ci sono autisti che sbarcano in Inghilterra e si devono letteralmente arrangiare sul posto per svincolare la merce. I gruppi più grandi e attrezzati come Fercam, che è presente in Gran Bretagna con proprie filiali, sono in grado di fronteggiare l'emergenza e svincolare le merci in tempo veloce. Ma i più piccoli vanno in sofferenza e alcuni preferiscono rinunciare». Osserva Laghezza: «Nel tempo potremmo assistere a un mutamento nella composizione dei flussi di merce diretti verso il Regno Unito. Si rischia un vero e proprio effetto sostituzione, che potrebbe penalizzare alcuni settori merceologici italiani».

Baumgartner illustra alcune cifre per spiegare i danni potenziali causati dalla Brexit al made in Italy: «Ciascuna operazione doganale costa circa 80 euro per camion. Ma a seguito delle difficoltà doganali e della carenza di vettori, che rifiutano i viaggi in Gran Bretagna, i noli per l'Inghilterra sono già raddoppiati, fino a 7-8 mila euro per singolo trasporto. Ciò significa un costo aggiuntivo fino a 200 euro a tonnellata per la merce esportata nel Regno Unito. Per Fercam, che da sola fa circa 20 mila trasporti l'anno con la Gran Bretagna, significa un costo supplementare di 80 milioni di euro. Anche se Fercam è uno dei maggiori operatori italiani per i trasporti da e verso il Regno Unito, immaginiamo quanto possa valere questa cifra se moltiplicata a livello nazionale su tutta la merce italiana esportata verso Londra».

In soccorso agli autotrasportatori italiani si sta già muovendo l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm). Lo dichiara il direttore dell'Adm, Marcello Minenna: «Per facilitare l'espletamento degli adempimenti doganali, Adm ha avviato varie iniziative di semplificazione e snellimento delle procedure legate alle operazioni di esportazione. Tra queste c'è la dogana a chilometro zero, che permette ai nostri esportatori di presentare la dichiarazione di esportazione presso l'ufficio doganale fisicamente più vicino o anche direttamente dalla loro azienda attraverso procedure telematiche. In tale ultimo caso l'operatore economico dovrà prima ottenere da Adm l'autorizzazione all'uso del proprio stabilimento come luogo approvato per il regime dell'esportazione, e saranno quindi i funzionari dell'Agenzia a recarsi in loco per il sopralluogo fisico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Becce chiarisce definitivamente il punto di vista suo e di Assiterminal

*Contributo a cura di Luca Becce **

** presidente di Assiterminal*

Ho letto in questi giorni dei commenti a posizioni che avrei manifestato durante l'evento webinar del 14 gennaio u.s. che mi inducono a pensare che ci sia un fraintendimento importante del mio pensiero che si riverbera inevitabilmente sull'intera Assiterminal che ho l'onore di presiedere da alcuni anni. Ciò rende necessaria un'opera di chiarimento definitivo, affinché la discussione, che è inevitabile, torni nell'alveo del reale, sfrondata da elementi che ne sono estranei. Procederò per punti per rendere più chiaro il mio pensiero, che rispecchia l'elaborazione della associazione.

1. Sulla partecipazione degli armatori alla proprietà dei terminal: Assiterminal nella sua storia non si è mai permessa di valutare i propri associati in base agli assetti delle proprietà. Sono i fatti passati e presenti a dimostrarlo. Nel 2017 abbiamo favorito l'ingresso di un gruppo di terminal partecipati o controllati da MSC applicando loro condizioni economiche di ingresso particolarmente favorevoli. Ciò che ha portato alcuni di loro a decidere l'uscita dalla associazione, al di là delle dichiarazioni ufficiali che utilizzano la motivazione economica legata alla crisi pandemica, è stata la nostra scelta di confermare l'adesione sia a Confindustria che a Confetra, a conferma della natura industriale e non ancillare verso chicchessia che noi riteniamo debba conservare la categoria degli operatori terminalistici portuali. Questa, infatti, non è la posizione generale degli armatori. Lo dimostrano nei fatti le conferme di adesione che registriamo da altri operatori partecipati, a cominciare dal mondo dei terminal crociere, i più colpiti dalla crisi pandemica e per i quali l'associazione, grazie all'azione di Galliano Di Marco, ha sviluppato e sta sviluppando una azione continua e profonda di tutela. La frattura in Assiterminal è simile a quanto accaduto in Confitarma, con la scissione che ha generato Assarmatori, questione che introduce il punto 2;

2. Sulla natura dell'associazionismo economico: in questi ultimi anni, nel mondo marittimo e portuale, si sta registrando una tendenza che porta alla aggregazione associativa intorno essenzialmente a un unico player. Credo che sia questo il modo di leggere iniziative come quella di Alis, raggruppata intorno al gruppo Grimaldi e, oggi, sotto la spinta principale di Msc, le aggregazioni sotto le insegne di federazioni di Confcommercio. Noi restiamo convinti che questa tendenza cambi la natura generale dell'associazionismo economico, facendo perdere quelle caratteristiche super partes che sono essenziali. Assiterminal sta cercando di rappresentare gli interessi comuni di tutti gli operatori, astenendosi dal prendere parte a conflitti nelle singole portualità, anche quando contrappongono un nostro associato a un

operatore non associato per ragioni commerciali o di competizione. Cerchiamo di rappresentare i temi che interessano l'intero universo degli operatori terminalistici portuali;

3. **Sul comma 7 dell'art. 18:** la prova è su questa questione, che oggi viene usata a mio parere strumentalmente, piegando un tema di carattere generale al contrasto o tutela di interessi specifici. Assiterminal questo tema di revisione della 84/94 lo pone dal 2010, durante il convegno per i 10 anni dell'associazione a Livorno, presidente il caro Alessandro Giannini. Io stesso lo ripresi nel mio programma di mandato nel giugno del 2017. Tempi quindi ben lontani dalla questione Psa di Genova, sulla quale non siamo mai intervenuti e che è stata oggetto di valutazioni approfondite per più di un anno da parte di chi ne ha il dovere e il compito istituzionalmente. Il tema generale del comma 7 è invece intimamente connesso:

- con la tendenza generale dell'economia, che vede nelle aggregazioni un tratto essenziale e imprescindibile;
- con la necessità di uscire della logica di competizione tra le singole portualità per affermare la natura di sistema della portualità italiana.

4. **Sull'integrazione verticale:** da parte di Assiterminal non esiste né può esistere una richiesta di soffocamento delle tendenze del mercato. Siamo un'associazione di imprenditori. Siamo invece determinati e convinti che la competizione economica e la concorrenza debbano esistere nell'ambito di regole generali e condivise, senza zone franche. Per questo, mentre accettiamo la prima versione della BER, che si è limitata a parziali deroghe della normativa antitrust nell'ambito marittimo, non condividiamo che tali deroghe per gli armatori vengano estese alla logistica terrestre, inclusi i regimi concessori portuali. Su questo sosteniamo convintamente le posizioni espresse in sede europea da Feport, l'associazione dei terminal operator europei.

Ritorna Shipping Forwarding & Logistics meet Industry

Torna l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. **L'evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione.** Il tema "forte" di quest'anno è **il posto dell'Italia nel mondo visto dall'ottica della logistica** in senso ampio come pilastro del funzionamento del sistema economico e sociale del Paese, un ruolo reso ancora più evidente dalla constatazione che quello attuale è il secolo della logistica. Il confronto tra gli attori in gioco è necessario per trovare una condivisione di quale deve essere questo posto, per consentire al nostro Paese di conquistare un ruolo geoeconomico e politico più centrale.

"SF&LMI rimane l'appuntamento fondamentale per questo confronto - afferma **Guido Nicolini, presidente di Confetra** - soprattutto in questo scenario politico-economico. Il rinnovato sostegno come promotore riflette il nostro impegno per un dialogo costante e strutturato tra gli operatori logistici, l'industria produttrice e le istituzioni per attuare strategie di politica economica e industriale condivise da tutti gli stakeholder."

Image: SMI2021-01-20%20093718.png

L'emergenza sanitaria ha accelerato cambiamenti che probabilmente avrebbero impiegato almeno un decennio ad affermarsi e ha introdotto fenomeni inattesi, come il rialzo dei costi di spedizione internazionale che mettono a rischio le nostre esportazioni. Ma gli effetti della pandemia non si esauriscono qui: il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente economia al 90% rischia di avverarsi, "In questo panorama la resilienza è diventata un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche. - Afferma **Riccardo Fuochi, presidente Propeller Club Port of Milan** - È fondamentale capire quali sono gli strumenti,

finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale.”

Nei prossimi mesi attraverso il recovery plan e i piani di investimento del Next Generation EU sarà definita la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030. “Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore – afferma **Betty Schiavoni, presidente ALSEA** - servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano conto delle esigenze del comparto: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello “spedire e spostare merci” più semplice. SF&LmI sarà per noi l'occasione di confronto attraverso cui analizzeremo il piano Recovery dell'Italia e daremo il nostro contributo all'elaborazione di strategie con cui le aziende potranno rispondere alle esigenze dei clienti.”

Dettagli sull'agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito web www.shippingmeetsindustry.it

Evento gratuito,

per registrarsi www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/

A marzo torna Shipping, Forwarding & Logistics

Promosso da Confetra, ALSEA e International Propellers Club, è in programma, in streaming, dall'8 al 10 marzo

Torna Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, giunto alla quinta edizione. L'appuntamento annuale, dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana, è promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e International Propellers Club. È in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione.

Il tema forte di quest'anno è il posto dell'Italia nel mondo visto dall'ottica della logistica in senso ampio come pilastro del funzionamento del sistema economico e sociale del Paese, un ruolo reso ancora più evidente dalla constatazione che quello attuale è, ribattezzando gli organizzatori, il secolo della logistica.

«SF&LmI rimane l'appuntamento fondamentale per questo confronto - afferma Guido Nicolini, presidente di Confetra - soprattutto in questo scenario politico-economico. Il rinnovato sostegno come promotore riflette il nostro impegno per un dialogo costante e strutturato tra gli operatori logistici, l'industria produttrice e le istituzioni per attuare strategie di politica economica e industriale condivise da tutti gli stakeholder». L'emergenza sanitaria ha accelerato cambiamenti che probabilmente avrebbero impiegato almeno un decennio ad affermarsi e ha introdotto fenomeni inattesi come il rialzo dei costi di spedizione internazionale che mettono a rischio le nostre esportazioni. Ma gli effetti della pandemia non si esauriscono qui: il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente economia al 90 per cento rischia di avverarsi, «In questo panorama la resilienza è diventata un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche. - Afferma Riccardo Fuochi, Presidente Propeller Club Port of Milan - È fondamentale capire quali sono gli strumenti, finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale».

Nei prossimi mesi attraverso il Recovery Plan e i piani di investimento del Next Generation EU sarà definita la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030. «Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore - afferma Betty Schiavoni, Presidente ALSEA - servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano conto delle esigenze del comparto: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello "spedire e spostare merci" più semplice. SF&LmI sarà per noi l'occasione di confronto attraverso cui analizzeremo il piano Recovery dell'Italia e daremo il nostro contributo all'elaborazione di strategie con cui le aziende potranno rispondere alle esigenze dei clienti».



20 Gennaio 2021 — Focus

Accolta la richiesta di Assoporti
DPCM Infrastrutture, battaglia vinta

di Marco Casale

Alla fine ha vinto la ragionevolezza. Nel nuovo schema di decreto del Presidente del Consiglio sulle opere infrastrutturali, contenente l'elenco dei Commissari delle opere portuali individuate come prioritarie dal Decreto Sblocca Cantieri, è stata premiata l'impostazione di Assoport: la figura del commissario straordinario coinciderà con quella del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.

Il DPCM infrastrutture, inoltrato ieri alle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione del parere, individua infatti Paolo Emilio Signorini quale commissario alla diga foranea del porto di Genova, Pasqualino Monti per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e Luciano Guerrieri per la Darsena Europa di Livorno.

Per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari sono figure strategiche, in quanto, ai sensi del Decreto Semplificazioni, possono essere abilitate ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici.

Con riferimento, nello specifico, allo scalo labronico, la scelta di nominare Guerrieri quale commissario della Darsena Europa appare contestuale con l'iter parlamentare di nomina dell'ex presidente dell'Autorità Portuale di Piombino alla guida dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, incardinato il 13 gennaio scorso. La Commissione Trasporti della Camera esprimerà il proprio parere entro la prossima settimana. Poi toccherà alla Commissione competente del Senato.

«La Darsena Europa è strategica per lo sviluppo della costa livornese. Era fondamentale che il commissario dell'opera coincidesse con la persona del Presidente» è il commento del deputato dem Andrea Romano. «Una scelta diversa avrebbe reso più difficoltose le fasi di gestione dell'intervento».

Romano ha ricordato come alla Darsena Europa siano già state destinate cospicue risorse: dopo i 200 milioni assegnati dalla Regione Toscana, i 50 stanziati dal Cipe nel 2016 e i 100 mln a valere sulle risorse dell'Autorità di Sistema, «gli ulteriori 200 milioni di euro messi a disposizione dallo Stato ci permettono di traguardare gli impegni futuri con una ragionevole serenità. Il Governo ha fatto tutto quello che serviva per dare alla DE una piena prospettiva di sviluppo. Ora mettiamoci al lavoro».

Si dice chiaramente soddisfatto il presidente di Assoport, Daniele Rossi, che sentito al telefono da Port News ha detto: «Si tratta di una delle tante battaglie vinte dall'Associazione grazie anche alla capacità di ascolto e di interlocuzione che ha saputo trovare con il Governo. E' stata accolta una nostra richiesta e con essa la volontà di rendere più pragmatiche ed efficienti le fasi realizzative delle opere portuali. Nessuno meglio di un presidente sa quali siano le priorità e le necessità dei propri porti».

Rossi conclude la propria analisi con un auspicio: «Spero che la strada intrapresa dal Governo per efficientare e semplificare il sistema amministrativo dei porti non sia soltanto un fatto occasionale ma un nuovo metodo di lavoro».

Il n.1 del porto ravennate pensa in particolar modo al Recovery Plan: «Le opere ricomprese all'interno del documento dovranno essere realizzate in tempi brevi. Speriamo, quindi, che il modello commissariale possa essere replicato tutte le volte che serve. Se vogliamo vincere la sfida dei tempi indicati da Bruxelles, dobbiamo riformare il Codice degli Appalti e dotare i presidenti delle AdSP degli opportuni poteri commissariali».

Dall'8 marzo, al via la V edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

Torna l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione.

Il tema "forte" di quest'anno è il posto dell'Italia nel mondo visto dall'ottica della logistica in senso ampio come pilastro del funzionamento del sistema economico e sociale del Paese, un ruolo reso ancora più evidente dalla constatazione che quello attuale è il secolo della logistica.

Il confronto tra gli attori in gioco è necessario per trovare una condivisione di quale deve essere questo posto, per consentire al nostro Paese di conquistare un ruolo geoeconomico e politico più centrale.

"SF&LmI rimane l'appuntamento fondamentale per questo confronto – afferma Guido Nicolini, Presidente di Confetra – soprattutto in questo scenario politico-economico. Il rinnovato sostegno come promotore riflette il nostro impegno per un dialogo costante e strutturato tra gli operatori logistici, l'industria produttrice e le istituzioni per attuare strategie di politica economica e industriale condivise da tutti gli stakeholder."

L'emergenza sanitaria ha accelerato cambiamenti che probabilmente avrebbero impiegato almeno un decennio ad affermarsi e ha introdotto fenomeni inattesi, come il rialzo dei costi di spedizione internazionale che mettono a rischio le nostre esportazioni. Ma gli effetti della pandemia non si esauriscono qui: il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente economia al 90% rischia di avverarsi, "In questo panorama la resilienza è diventata un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche. – Afferma Riccardo Fuochi, Presidente Propeller Club Port of Milan – È fondamentale capire quali sono gli strumenti, finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale."

Nei prossimi mesi attraverso il Recovery Plan e i piani di investimento del Next Generation EU sarà definita la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030. "Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore – afferma Betty Schiavoni, Presidente ALSEA – servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano conto delle esigenze del comparto: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello "spedire e spostare merci" più semplice. SF&LmI sarà per noi l'occasione di confronto attraverso cui analizzeremo il piano Recovery dell'Italia e daremo il nostro contributo all'elaborazione di strategie con cui le aziende potranno rispondere alle esigenze dei clienti."

L'8, 9 e 10 marzo la V edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

MILANO - Torna l'appuntamento annuale dedicato all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. L'evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e International Propellers Club, è in programma l'8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione.

Il tema "forte" di quest'anno è **il posto dell'Italia nel mondo visto dall'ottica della logistica** in senso ampio come pilastro del funzionamento del sistema economico e sociale del Paese, un ruolo reso ancora più evidente dalla constatazione che quello attuale è *il secolo della logistica*.

Il confronto tra gli attori in gioco è necessario per trovare una condivisione di quale deve essere questo posto, per consentire al nostro Paese di conquistare un ruolo geoeconomico e politico più centrale. "SF&LmI rimane l'appuntamento fondamentale per questo confronto - afferma **Guido Nicolini, Presidente di Confetra** - soprattutto in questo scenario politico-economico. Il rinnovato sostegno come promotore riflette il nostro impegno per un **dialogo costante e strutturato tra gli operatori logistici**, l'industria produttrice e le istituzioni per attuare strategie di politica economica e industriale condivise da tutti gli stakeholder."

L'emergenza sanitaria ha accelerato cambiamenti che probabilmente avrebbero impiegato almeno un decennio ad affermarsi e ha introdotto fenomeni inattesi, come il rialzo dei costi di spedizione internazionale che mettono a rischio le nostre esportazioni. Ma gli effetti della pandemia non si esauriscono qui: il pericolo paventato la scorsa primavera dal settimanale The Economist di una persistente *economia al 90%* rischia di avverarsi, "In questo panorama la resilienza è diventata un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche. - Afferma **Riccardo Fuochi, Presidente Propeller Club Port of Milan** - È fondamentale capire quali sono gli strumenti, finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'**ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale.**"

Nei prossimi mesi attraverso il Recovery Plan e i piani di investimento del Next Generation EU sarà definita la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030. "Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore - afferma **Betty Schiavoni, Presidente ALSEA** - servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano conto delle esigenze del comparto: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello "spedire e spostare merci" più semplice. SF&LmI sarà per noi l'occasione di confronto attraverso cui **analizzeremo il piano Recovery dell'Italia e daremo il nostro contributo all'elaborazione di strategie** con cui le aziende potranno rispondere alle esigenze dei clienti."

La Spezia, spedizionieri: “Bene il raddoppio linea ferroviaria Pontremolese e nomina commissario”

21 Gennaio 2021 - Redazione

La Spezia – Raccoglie consensi nel mondo portuale lo schema di **decreto del Presidente del Consiglio**, trasmesso alla Camera dei Deputati, che elenca le infrastrutture prioritarie da realizzarsi. Dopo **Luigi Merlo**, anche **Andrea Fontana**, il presidente degli spedizionieri del Porto della Spezia e Marina di Carrara, promuove l’iniziativa del governo. In particolare, perquanto riguarda il **completamento del raddoppio della Pontremolese**, con l’indicazione dei finanziamenti per complessivi 2, 304 miliardi di euro e con designazione di un commissario straordinario, l’ingegner **Mariano Cocchetti** di RFI.

“Il definitivo completamento del **raddoppio della ferrovia Pontremolese**, compresa la Galleria di Valico previsto dal decreto premia – dice Fontana – quanti con tenacia, anche recentemente, hanno continuato a lavorare per il raggiungimento di questo obiettivo, ritenendo e dimostrando da sempre come la Pontremolese sia un’opera strategica non solo per la nostra portualità ma per il Paese”.

Fontana sottolinea che “per la prima volta che la denominazione stessa di Pontremolese appare in completa autonomia nel capitolo delle infrastrutture ferroviarie ed è la prima volta, dopo anni e anni di attesa, che il definitivo completamento può diventare realtà grazie a uno stanziamento onnicomprensivo delle opere da realizzare. La nomina di un commissario concorre rafforzare la soddisfazione di chi fa voti perché ora una burocrazia intelligente riesca ad evitare ostacoli, lacci e laccioli su un’opera progettata da anni, finanziabile con i fondi MEF e MIT e quindi cantierabile non appena il decreto sarà approvato come ci si attende in via d’ urgenza e in via definitiva”.

Commissione Trasporti Camera (2). Anama e Confetra: "Ita punti ed investa sul cargo aereo"

"Deve diventare asset strategico per rilancio compagnia" hanno dichiarato durante audizione



La costituzione della nuova società Italia trasporto aereo SpA (Ita) rappresenta un'occasione unica per segnare un cambio di passo nel cargo aereo italiano e realizzare quanto previsto dal Position Paper Cargo Aereo, elaborato nel 2017 dal ministero per le Infrastrutture e trasporti (Mit) in collaborazione con tutte le principali associazioni del settore, tra cui Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree, sezione aerea di Fedespedi ed aderente a Confetra).

"Il cargo aereo in Italia ha un grande potenziale, frenato da una debolezza strutturale che ha tre cause principali: infrastrutture obsolete, una mancata strategia di sviluppo del trasporto-merci e l'assenza di una compagnia di bandiera focalizzata sul cargo aereo", ha dichiarato **Alessandro Albertini**, presidente di Anama e vicepresidente di Fedespedi, a commento dell'audizione parlamentare. "Il trasporto aereo delle merci in Italia rappresenta il 26% del valore economico delle esportazioni italiane extra Ue. Tuttavia, oltre 300.000 tonnellate di merci aeree con destinazione o

origine Italia -ovvero il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende- utilizzano tratte in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei nostri competitor; merci che infine raggiungono i nostri hub logistici su strada, con un forte impatto negativo su tempistiche ed ambiente. Non è un caso se Milano-Malpensa, principale hub cargo italiano, è solo al 9° posto in Europa".

"Si tratta di una perdita considerevole di quote di mercato a favore dei competitor, che va a detrimento del valore e dell'efficienza non solo del cargo italiano ma di tutta la filiera produttiva italiana –denuncia il presidente–Un vettore di bandiera attivo nel trasporto merci aereo è la chiave per superare queste criticità: velocizzare l'attuale time to market dei prodotti italiani sul mercato estero, accrescere la competitività del Made in Italy e creare nuova occupazione in tutta la filiera".

Prosegue **Albertini**: "L'Italia è il 5° Paese in Europa per volume di merce movimentata via aerea. La nuova Ita SpA punti sul cargo come asset strategico ed investa in quelli che per noi sono i fattori di competitività e crescita: creare una struttura dedicata al cargo, fare di Malpensa l'hub cargo di riferimento per la logistica italiana e del Sud Europa ed investire su flotte moderne e green, tratte a lungo raggio, servizi altamente digitalizzati ed integrati in soluzioni innovative".

Sull'argomento vedi anche la notizia pubblicata da [AVIONEWS](#).

Logistica, Confetra: PNRR, gli incontri del governo con le parti sociali

Da lunedì prossimo partiranno gli incontri tra le parti sociali ed il governo. La ministra Paola De Micheli, Infrastrutture e Trasporti, si confronterà con le principali Organizzazioni di rappresentanza sul 'capitolo Infrastrutture e logistica' del Recovery Fund nazionale, per le osservazioni su Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini ha dichiarato: "E' un bene che dopo questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di **temi concreti che riguardano il futuro delle imprese e del Paese**. Oltre il 15% delle risorse stanziare con il PNRR sono dedicate alla logistica e alle infrastrutture. Per la precisione **37 miliardi, di cui oltre il 10% (3,7 miliardi) all'intermodalità e alla logistica**. Le azioni specifiche, contenute in questa ultima parte, sono già state oggetto di confronto con le Parti Sociali fin dagli **Stati Generali di Villa Pamphili** dello scorso giugno. **Sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supply chain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel Documento**. Certo, come ripetuto molte volte, sono indispensabili una serie di azioni volte anche ad irrobustire il tessuto imprenditoriale dell'industry logistica nazionale. Al netto di ciò che attiene al MIT, **siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale -digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione life long learning, aggregazioni e consolidamento delle imprese - sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore. Tutta la strategia del PNRR, va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del DL Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con il nuovo Piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi Provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid**".

Il presidente Nicolini ha pertanto concluso - "**Mi pare che ci siano tutte le condizioni affinché il Settore della logistica e dei trasporti, possa davvero svolgere il ruolo centrale di sistema arterioso dell'economia reale**, come da tempo la nostra organizzazione rivendica. Sottoporremo al Governo ed alla Ministra, tuttavia, la necessità che si apra una specifica riflessione su logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno del Paese".

La parte logistica e infrastrutturale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza va nella giusta direzione

Lo ha evidenziato il presidente di Confetra

inforMARE - La parte logistica e infrastrutturale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) «va nella giusta direzione». Lo ha affermato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, in vista dell'avvio lunedì, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del confronto tra parti sociali e governo sul Piano, con la ministra Paola De Micheli che ascolterà le osservazioni delle principali organizzazioni di rappresentanza sul capitolo “Infrastrutture e logistica” del Recovery Fund nazionale.

«È un bene - ha rilevato Nicolini - che, dopo questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di temi concreti che riguardano il futuro delle imprese e del Paese. Oltre il 15% delle risorse stanziare con il PNRR sono dedicate alla logistica e alle infrastrutture. Per la precisione 37 miliardi, di cui oltre il 10% (3,7miliardi) all'intermodalità ed alla logistica. Le azioni specifiche, contenute in questa ultima parte - ha ricordato il presidente di Confetra - sono già state oggetto di confronto con le parti sociali fin dagli Stati Generali di Villa Pamphili dello scorso giugno».

Ricordando inoltre che «sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supply chain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel documento», Nicolini ha osservato che, tuttavia, «come ripetuto molte volte, sono indispensabili una serie di azioni volte anche ad irrobustire il tessuto imprenditoriale dell'industry logistica nazionale».

«Al netto di ciò che attiene al MIT - ha proseguito il presidente di Confetra - siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale - digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione lifelong learning, aggregazioni e consolidamenti delle imprese - sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore».

«Tutta la strategia del PNRR - ha rilevato ancora Nicolini - va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del decreto-legge Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con il nuovo piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi provvedimenti assunti da governo e parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid».

«Mi pare - ha concluso Nicolini - che ci siano tutte le condizioni affinché il settore della logistica e dei trasporti, possa davvero svolgere il ruolo centrale di sistema arterioso dell'economia reale, come

da tempo la nostra organizzazione rivendica. Sottoporremo al governo ed alla ministra, tuttavia, la necessità che si apra una specifica riflessione su logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno del Paese». (ATA)



Nicolini: “Nel Pnrr giusta direzione per logistica”

ROMA – “Oltre il 15% delle risorse stanziare nel Pnrr sono dedicate alla **logistica e alle infrastrutture**. Per la precisione **37 miliardi**, di cui oltre il 10% (3,7miliardi) all’intermodalità ed alla logistica. E’ un bene che dopo

questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di temi concreti che riguardano il futuro delle imprese e del Paese.”

A dirlo è il presidente di Confetra **Guido Nicolini** che lunedì prossimo parteciperà insieme alle altre principali organizzazioni di rappresentanza all'incontro con la ministra Paola De Micheli che ascolterà le osservazioni sul 'capitolo infrastrutture e logistica' del Recovery Fund nazionale.

“Le azioni specifiche, contenute in questa ultima parte, sono già state oggetto di confronto con le Parti Sociali fin dagli Stati Generali di Villa Pamphili dello scorso Giugno” spiega Nicolini.

“Sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supply chain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel Pnrr. Certo, come ripetuto molte volte, sono indispensabile una serie di azioni volte anche ad irrobustire il tessuto imprenditoriale dell'industria logistica nazionale”.

Confetra è convinta che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale, ovvero digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione lifelong learning, aggregazioni e consolidamenti delle imprese, sia altrettanto decisivo per consentire alle aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore.

“Tutta la strategia del Pnrr, va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri -sottolinea il presidente- l'attuazione di Italia Veloce e del Dl Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di programma di Rfi e Anas, con il nuovo Piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid”.

“Mi pare -conclude- che ci siano tutte le condizioni affinché il settore della logistica e dei trasporti, possa davvero svolgere il ruolo centrale di sistema arterioso dell'economia reale, come da tempo la nostra organizzazione rivendica”.

La Confederazione sottoporrà comunque al Governo e alla ministra, la necessità che **si apra una specifica riflessione su logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno del Paese.**

Confetra al Mit con le osservazioni al Pnrr

“E’ un bene - dichiara il presidente Guido Nicolini - che dopo questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di temi concreti”



22 Gennaio 2021 - Roma - Lunedì 25 gennaio, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Ministra Paola De Micheli ascolterà le osservazioni delle principali Organizzazioni di rappresentanza sul ‘capitolo Infrastrutture e logistica’ del Recovery Fund nazionale.

“E’ un bene – dichiara il Presidente di Confetra, Guido Nicolini - che dopo questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di temi concreti che riguardano il futuro delle imprese e del Paese. Oltre il 15% delle risorse stanziare con il PNRR sono dedicate alla logistica e alle infrastrutture. Per la precisione 37 miliardi, di cui oltre il 10% (3,7miliardi) all’intermodalità ed alla logistica. Le azioni specifiche, contenute in questa ultima parte, sono già state oggetto di confronto con le Parti Sociali fin dagli Stati Generali di Villa Pamphili dello scorso giugno.

Sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supplychain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel Documento. Certo, come ripetuto molte volte, sono indispensabile una serie di azioni volte anche ad irrobustire il tessuto imprenditoriale dell’industry logistica nazionale.

Al netto di ciò che attiene al MIT, siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale - digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione lifelong learning, aggregazioni e consolidamenti delle imprese - sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore.

Tutta la strategia del PNRR, va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del DL Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con il nuovo Piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi Provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid”.

“Mi pare – conclude Nicolini – che ci siano tutte le condizioni affinché il Settore della logistica e dei trasporti, possa davvero svolgere il ruolo centrale di sistema circolatorio dell'economia reale, come da tempo la nostra Organizzazione rivendica. Sottoporremo al Governo ed alla Ministra, tuttavia, la

necessità che si apra una specifica riflessione su logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno del Paese”. 

© *copyright Porto Ravenna News*

Recovery Fund, De Micheli incontra il mondo del trasporto. Confetra: “Segnale positivo”

Roma – Vertice il 25 gennaio tra la ministra dei Trasporti **Paola De Micheli** e le principali associazioni del settore per confrontarsi sul ‘capitolo Infrastrutture e logistica’ del **Recovery Fund** nazionale.

“E’ un bene – dichiara il presidente di Confetra, **Guido Nicolini** – che dopo questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di temi concreti che riguardano il futuro delle imprese e del Paese. Oltre il 15% delle risorse stanziare con il PNRR sono dedicate alla logistica e alle infrastrutture. Per la precisione 37 miliardi, di cui oltre il 10% (3,7miliardi) all’intermodalità ed alla logistica. Le azioni specifiche, contenute in questa ultima parte, sono già state oggetto di confronto con le Parti Sociali fin dagli Stati Generali di Villa Pamphili dello scorso giugno”.

Nicolini aggiunge: “Al netto di ciò che attiene al MIT, siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale – digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all’internazionalizzazione, formazione lifelong learning, aggregazioni e consolidamenti delle imprese – sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore. La strategia del PNRR, va letta in maniera integrata con l’auspicato avvio dei cantieri, l’attuazione di Italia Veloce e del DL Semplificazioni, con l’aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con il nuovo Piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l’emergenza Covid”.

“Mi pare – conclude Nicolini – che ci siano tutte le condizioni affinché il Settore della logistica e dei trasporti, possa davvero svolgere il ruolo centrale di sistema circolatorio dell’economia reale, come da tempo la nostra organizzazione rivendica. Sottoporremo al governo ed alla ministra, tuttavia, la necessità che si apra una specifica riflessione su logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno del Paese”.

Il Sole 24 Ore Sabato 23 Gennaio 2021

Primo Piano

COMMERCIO E COVID



Il nodo concorrenza. Cina e Usa hanno ammonito gli armatori minacciando azioni antitrust, ma la Ue tace, denunciano gli spedizionieri. Silvia Moretto di Fedespedi (nella foto): «Bruxelles si è legata le mani prolegando un regime di favore per le compagnie marittime»

9.000 dollari

IL COSTO MEDIO DI SPEDIZIONE
Per un container da 40 piedi. Trasportato via mare dall'Asia al Nord Europa. A novembre si spendevano circa 2mila dollari



La crisi dei container colpisce l'Europa Quadruplicati i costi

Logistica. In due mesi boom dei noli marittimi dall'Asia e catena dei rifornimenti sotto stress: nell'automotive i ritardi nell'arrivo di semiconduttori costringono a fermare gli impianti produttivi

Sissi Bellomo

La crisi del container ha contagiato l'Europa. Ora è nel Vecchio continente che i noli marittimi delle «box boat» stanno correndo di più. Negli ultimi due mesi il costo dei trasporti dall'Asia è più che quadruplicato, diventando così alto da superare in alcuni casi il valore della merce scambiata, e i ritardi sulle consegne si stanno allungando: una situazione sempre più pesante per le aziende, costrette in questo periodo a confrontarsi anche con l'impatto della Brexit e con la sfida epocale della distribuzione dei vaccini anti-Covid.

La catena logistica è di nuovo sotto stress, con difficoltà paragonabili in alcuni settori a quelle sperimentate la primavera scorsa in seguito all'esplosione della pandemia. Nell'automotive in particolare sembra legata anche ai problemi di trasporto la carenza di semiconduttori che costringerà molte fabbriche a rallentare o sospendere la produzione di veicoli: tra queste anche il mega impianto Volkswagen di Wolfsburg, uno dei più grandi del mondo.

I noli record costituiscono l'ennesima minaccia per l'economia. Il commercio internazionale potrebbe rallentare, in un periodo in cui – soprattutto in Europa – il mercato domestico soffre per i continui lockdown. Inoltre c'è il rischio di tensioni inflazionistiche se i maggiori costi di trasporto verranno trasferiti a valle, fino alle tasche dei consumatori.

media più di 9mila dollari, contro i circa 2mila dollari che si pagavano a novembre. Sul mercato, riferisce Ihs Markit, circolano richieste addirittura fino a 16mila dollari per FEU (Forty-foot equivalent unit). In più quasi sempre gli armatori impongono tariffe extra, per garantire lo spazio sulla nave o il rispetto dei tempi di consegna.

Cifre esorbitanti, che per le merci di scarso valore spingono a rinunciare del tutto alla consegna. Si attendono tempi migliori. E nel frattempo i magazzini si svuotano. «Ci sono molte aziende in difficoltà, perché non sanno più come procurarsi materie prime o semilavorati», racconta Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, l'associazione degli spedizionieri. «In questo periodo dell'anno, con l'avvicinarsi del Capodanno lunare in Cina, c'è sempre una forte congestione nei trasporti marittimi, ma oggi siamo a livelli esasperati. I noli sono altissimi e comunque, a prescindere da quanto si

paga, se non ci sono i container la merce non parte. Una situazione così non si era mai vista».

«C'è un collo di bottiglia – conferma Lars Jensen di SeaIntelligence – I noli salgono perché i clienti si contendono una risorsa limitata: i container». Il problema è grave e rischia di trascinarsi ancora a lungo, avverte l'analista, che almeno in questa fase tende ad assolvere gli armatori: è «un mito» l'idea che a spingere i noli siano tuttora i *blank sailings*, ossia la cancellazione di viaggi effettuata ad arte, per limitare la capacità di trasporto.

Il fenomeno era molto diffuso nel primo semestre 2020, in reazione al crollo di domanda legato al Covid, ma «da luglio la capacità aggiunta con navi extra e navi più grandi ha più che superato quella rimossa», con un incremento di capacità che in alcuni periodi ha raggiunto il 30% secondo le stime di SeaIntelligence.

I trasporti tuttavia non sono stati potenziati in modo uniforme. Sulla rotta transpacificca la situazione è un po' migliorata (anche se molti porti rimangono intasati) e i noli da ottobre si sono stabilizzati, sia pure su livelli molto elevati. Nel frattempo l'emergenza si è aggravata in Europa.

Del resto sia gli Usa che la Cina hanno fatto la voce grossa con gli armatori, sollecitando fin dal mese di settembre interventi per calmierare il mercato e minacciando azioni antitrust se fossero emersi comportamenti scorretti. Pechino questa set-

RICERCA USA

Su Amazon la pandemia ha scatenato rincari record

Il Covid ha scatenato rincari record

Logistica

Al via il confronto parti sociali-governo sul piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

Nicolini (Confetra): “La parte logistica e infrastrutturale del piano va nella giusta direzione”



Lunedì 25 gennaio, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Ministra Paola De Micheli ascolterà le osservazioni delle principali Organizzazioni di rappresentanza sul 'capitolo Infrastrutture e logistica' del Recovery Fund nazionale.

"E' un bene – dichiara il Presidente di Confetra, Guido Nicolini - che dopo questa caotica settimana politico-istituzionale, si torni a ragionare di temi concreti che riguardano il futuro delle imprese e del Paese. Oltre il 15% delle risorse stanziare con il PNRR sono dedicate alla logistica e alle infrastrutture. Per la precisione 37 miliardi, di cui oltre il 10% (3,7miliardi) all'intermodalità ed alla logistica. Le azioni specifiche, contenute in questa ultima parte, sono già state oggetto di confronto con le Parti Sociali fin dagli Stati Generali di Villa Pamphili dello scorso giugno.

Sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supplychain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel Documento. Certo, come ripetuto molte volte, sono indispensabile una serie di azioni volte anche ad irrobustire il tessuto imprenditoriale dell'industry logistica nazionale.

Al netto di ciò che attiene al MIT, siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale - digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione lifelong learning, aggregazioni e consolidamenti delle imprese - sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore.

Tutta la strategia del PNRR, va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del DL Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con il nuovo Piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi Provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid".

"Mi pare – conclude Nicolini – che ci siano tutte le condizioni affinché il Settore della logistica e dei trasporti, possa davvero svolgere il ruolo centrale di sistema arterioso dell'economia reale, come da tempo la nostra organizzazione rivendica. Sottoporremo al Governo ed alla Ministra, tuttavia, la necessità che si apra una specifica riflessione su logistica e infrastrutture nel Mezzogiorno del Paese".

Russo (Confetra): “Un Ministero del mare non serve e vi spiego perché...”

Negli ultimi giorni l'appello lanciato da Umberto Masucci, presidente dei Propeller Club italiani, per chiedere al governo italiano l'istituzione di un Ministero del mare è stato condiviso e rilanciato da diverse associazioni di categoria (Assiterminal, Fedepiloti, Federazione del mare, ecc.) ma ai più attenti non è passato inosservato il silenzio sul tema ad esempio di Confetra. La Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, la più rappresentativa a livello nazionale per numero di aziende attive nel settore, rispetto a questa proposta “è sempre stata piuttosto fredda” spiega Ivano Russo, il direttore generale dell'associazione. Ai suoi associati e ai rappresentanti delle categorie che hanno lanciato un appello pro-Ministero del mare, il vertice di Confetra ha spiegato che in materia di logistica serve “una maggiore integrazione politico – amministrativa dei processi decisionali” e “non ulteriore frammentazione”.

Secondo Confetra un Ministero del Mare competente in materia di navigazione e portualità, indipendente da un altro dicastero che invece continuerebbe a occuparsi di strade, ferrovie, interporti, aeroporti “rappresenterebbe un grave passo indietro”. Perché risulterebbe “più complesso pianificare gli interventi di ultimo miglio portuale (sia stradali che ferroviari), sarebbe più complicato sostenere e alimentare relazioni virtuose tra porti, retroporti e interporti”. Sarebbe secondo Russo più complicato ragionare di sviluppo degli hub logistici regionali e macroregionali integrati tra porti, retroporti, interporti, aeroporti, centri di distribuzione, magazzini, reti e nodi del sistema distributivo. Anche per coerenza con il lavoro svolto quando lavorava nello staff dell'allora ministro dei trasporti, Graziano Delrio, e considerando il contributo dato per arrivare al programma Connettere l'Italia e al Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, “reputo un errore ‘isolare’ politicamente e amministrativamente la portualità da tutto il resto delle reti, dei nodi, e delle funzioni operative logistico – distributive”.

Secondo il direttore generale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica un discorso a parte sarebbe quello di “pretendere due cose sacrosante: in primis il rafforzamento della direzione generale Porti e Navigazione del Mit che è in condizioni indecorose per un Paese che ha 8.400 Km di coste, 54 porti di rilevanza nazionale, che è leader europeo e secondo al mondo per volumi trasportati con le autostrade del mare, che ha problemi enormi di erosione delle coste, dragaggi e accessibilità nautica per molti dei suoi scali commerciali più importanti, che fa 11 milioni di crocieristi e passeggeri all'anno, che ha grandi problemi di continuità territoriale avendo le due più grandi isole del Mediterraneo (Sicilia e Sardegna che da sole valgono quasi 8 milioni di italiani), che ha una storica vocazione armatoriale e una storica e gloriosa bandiera”. La seconda pretesa dovrebbe essere “la nostra Puerto del Estado che venne istituita con la riforma Delrio, ed è la Conferenza Nazionale delle AdSP, presieduta dal Ministro, assistita da Ram per la parte di pianificazione strategica e armonizzazione degli investimenti, e dove partecipano il Direttore dell'Agenzia delle Dogane, il Dg del Ministero dell'Ambiente, tre delegati della Conferenza Stato Regioni solo per la parte istituzionale. Ovviamente, considerati i punti all'OdG delle singole sedute

e dove ritenuto utile, il Ministro può invitare a partecipare ai lavori della Conferenza anche i vertici di Rfi, di ANnas, dell'Usmaf". A questo consesso possono partecipare le organizzazioni di rappresentanza datoriali e sociali laddove si renda utile il confronto partenariale attorno ai temi posti in discussione.

“Per quanto mi riguarda questa dovrebbe essere la strada da seguire” sottolinea in conclusione Russo. “Tra l'altro un Ministero del mare non potrebbe che essere ‘senza portafoglio’, perché dopo la riforma Bassanini non è più possibile moltiplicare le amministrazioni centrali centri di spesa, e quindi sarebbe formalmente un dipartimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri al pari del Ministero delle Pari Opportunità, dello Sport, dei Giovani, ecc. Sostanzialmente, ministeri di rango minore perché sostanzialmente non-ministeri”.

A proposito infine di Confetra, da lunedì partiranno gli incontri tra le parti sociali e il governo; la ministra dei trasporti Paola De Micheli si confronterà con le principali organizzazioni di rappresentanza sul ‘capitolo Infrastrutture e logistica’ del Recovery Fund nazionale, per le osservazioni su Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. “Sostegno al trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supply chain, connessioni di ultimo miglio sono le priorità che Confetra ha sempre sostenuto e che ritroviamo nel Documento” ha detto il presidente della confederazione, Guido Nicolini. “Come ripetuto molte volte sono indispensabili una serie di azioni volte anche a irrobustire il tessuto imprenditoriale dell'industry logistica nazionale. Al netto di ciò che attiene al Mit, siamo convinti che tutto il capitolo dedicato dal Piano agli strumenti di politica industriale – digital transformation, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione life long learning, aggregazioni e consolidamento delle imprese – sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore”.

Nicolini ha infine concluso affermando che “tutta la strategia del Pnrr va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del Dl Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di Rfi e Anas, con il nuovo piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid”.

N.C.



IL COVID LANCI L'ECOMMERCE. E L'AUTOTRASPORTO?

di Umberto Cutolo

La battuta sarebbe facile se non si dovessero contare, solo in Italia, quasi 50 mila vittime: il Covid ha fatto bene solo all'eCommerce. Che ha moltiplicato i numeri del B2C, sigla che indica la vendita da produttore (B di business) a consumatore (C di consumer). Rinchiusi in casa per due mesi e limitati negli spostamenti dalla seconda ondata del contagio, gli italiani hanno scoperto in massa gli acquisti online. Le battute, per loro natura, pagano in imprecisione quel che rendono in efficacia: in realtà nel 2020 la spesa su internet ha subito un leggero calo - il 3% - seppure inferiore a quello stimato per il PIL, che dovrebbe variare tra il 9 (secondo il governo) e il 10,6% (secondo il Fondo monetario internazionale). Ma a leggere dentro i numeri si scopre che quel leggero calo è dovuto allo squilibrio tra il crollo dei servizi (turismo e viaggi in testa) e il boom dei prodotti materiali cresciuti del 29,3%. Era logico che fosse così;

ma le cifre e le percentuali raccolte e analizzate dall'Osservatorio eCommerce B2C del Politecnico di Milano sono impressionanti: i 30,6 miliardi di euro spesi quest'anno online (contro i 31,6 del 2019) sono per 3/4 dovuti a prodotti (23,4 miliardi contro i 18,1 del 2019, quando erano poco più della metà), mentre i servizi si sono dimezzati crollando da 13,5 a 7,2 miliardi.

Un boom contro uno sboom, insomma, che mantiene pressoché inalterata la somma algebrica, ma produce uno sconquasso nella filiera commerciale; i servizi non devono essere trasportati fisicamente, i prodotti invece sì. Se poi questi prodotti appartengono alla filiera agroalimentare (cresciuta del 70%, da 1,6 a 2,7 miliardi) la consegna è inevitabilmente a domicilio, con una domanda tale che ha messo più volte in crisi il sistema consolidato di distribuzione.

«In pieno lockdown», ha ricordato a *K44 Risponde* - il Tg streaming diffu-

so ogni lunedì sui siti di Uomini e Trasporti e di Trasporto Europa - **Massimo Marciani**, presidente del Freight leaders council (FLC), «tutti abbiamo tentato di collegarci a una piattaforma di grocery o a un supermercato e non abbiamo trovato lo slot per farci



A DISTANZA ANCHE NEI MAGAZZINI

I magazzini dei player dell'e-commerce hanno rallentato per pochi giorni nel momento dell'esplosione del contagio, quando hanno dovuto rivedere alcune procedure, relative al distanziamento delle persone all'interno dei magazzini. Adesso però il lavoro risponde ai protocolli della logistica e, oltre alla distanza, è obbligatorio l'uso della mascherina

INCHIESTA | IL TRASPORTO MERCI DI FRONTE AL BOOM DELLE VENDITE ON LINE

consegnare la merce a casa: dietro c'era un'organizzazione commerciale che voleva vendere il più possibile, ma non trovava né i furgoni, né gli autisti. C'era una domanda molto superiore all'offerta».

UN BOOM CHE CONTINUERÀ

Ma, passata l'emergenza, un ritorno al passato appare inverosimile. Tutti gli osservatori concordano che anche dopo il Covid il peso delle vendite online crescerà in modo incessante, perché la pandemia ha soltanto accelerato la sua diffusione. Il B2C di prodotto, infatti, era già in crescita costante: dai 9,5 miliardi del 2016 ai 23,4 di oggi. **Valentina Pontiggia**, direttrice dell'Osservatorio eCommerce B2C, osserva che «nel 2020, nella sola componente di prodotto, l'incidenza sul totale vendite retail, indice della maturità dell'online, passa dal 6% all'8% (+2 punti percentuali rispetto al 2019). Significa che in un solo anno abbiamo avuto un salto evolutivo che generalmente ottenevamo in almeno due anni».

Che il trend si consoliderà, poi, lo conferma la penetrazione nelle famiglie, dove il gradino più ostico da superare è il primo accesso. Secondo l'Osservatorio Multicanalità (Politecnico Milano e Nielsen) i cosiddetti Digital unplugged non comprano soprattutto perché non possono provare la merce (76%), devono pagare in

anticipo (75%) o non possono avere un rapporto personale con il venditore (73%). Ostacoli superati di slancio durante il lockdown. Marciari, citando dati Nielsen, segnala che negli ultimi dodici mesi l'e-commerce ha quasi tagliato il traguardo del 50% delle famiglie italiane (8,4 su 20 milioni), che durante le limitazioni dovute al Covid il loro numero è aumentato del 56% e che la frequenza d'acquisto è cresciuta del 17%.

Un ulteriore sintomo che lascia capire quanto sia difficile tornare a vecchie abitudini è il balzo degli acquisti via smartphone che, con un incremento del 22% rispetto al 2019 (15,7 miliardi di valore), hanno scavalcato quelli via computer. D'altra parte, di spazio di crescita ce n'è. Secondo dati Eurostat 2019, con il 39% delle persone tra i 16 e i 74 anni che hanno fatto acquisti online, l'Italia è penultima in Europa seguita solo dalla Romania e preceduta anche da Grecia, Portogallo e Cipro. Idem come numero di transazioni che nel 2019 da noi pesavano ancora per il 7% online e il 93% in negozio.

Certo, siamo lontani dal Regno Unito, con il suo 87% di compratori e il 20% di vendite online, ma se l'accelerazione impressa in Italia dalla pandemia all'e-commerce ci avvicinerà a quelle percentuali, i nostri autotrasportatori dovranno attrezzarsi per inseguire un mercato sempre più segmentato e specialistico, ma anche molto fluido. L'irruzione delle vendite online sul mercato non comporta per forza la consegna a domicilio. L'unica di certezza è che la scelta è fatta davanti a un device, computer, tablet o smartphone che sia. Ma anche questo non è un assoluto. L'unica certezza è che i punti di consegna - casa, negozio di prossimità, locker, parcheggio attrezzato (vedi box a p.26) - si moltiplicano all'infinito.

INSEGUIRE IL MERCATO

Se è vero che l'e-commerce moltiplica il trasporto su gomma - perché come Maometto e la montagna, inverte il percorso tradizionale - è anche vero che, mentre prima bastava consegnare stock medio-grandi al

Il trend di crescita delle vendite online sembra irreversibile. La moltiplicazione delle spedizioni e dei punti di consegna sta rivoluzionando il mercato e mettendo sotto pressione il trasporto su gomma sia nell'ultimo miglio che sulle lunghe distanze, costretto a fornire un servizio in tempi rigorosamente controllati a tariffe sotto media. Cercando risposte dalla tecnologia

negozio, adesso bisogna recapitare il singolo pacco al singolo destinatario o, comunque, nel luogo da questi prescelto e nel modo richiesto dal singolo prodotto. «Un incubo per la logistica», lo ha fotografato Marciari.

Perché vuol dire cambiare tutto: dotarsi di veicoli più piccoli («Abbiamo visto che in accesso nelle città, ricorda Marciari, «sono diminuiti i 35 quintali e aumentati i 15 quintali»), gestire spedizioni più numerose (nei primi nove mesi del 2020 Poste Italiane ha movimentato la cifra record di 140 milioni di pacchi, il 50% in più dello stesso periodo 2019), acquistare motorizzazioni meno inquinanti (per circolare nei centri urbani), scegliere allestimenti sempre più mirati (le combinazioni dei veicoli di maggior diffusione sono almeno 15 mila, colori esclusi). Ma cambiare anche la mentalità e i modelli organizzativi. Già tre anni fa un rapporto del FLC («La logistica ai tempi dell'eCommerce», 2017), preconizzava che «la crescita esponenziale del trasporto da eCommerce dovrebbe portare sia a



INCHIESTA | IL TRASPORTO MERCI DI FRONTE AL BOOM DELLE VENDITE ON LINE



una specializzazione del vettore che del veicolo per destinazione e non è quindi da escludere che la tradizionale subsezione (corrieri, consorzi e cooperative) venga sostituita da professionalità specifiche».

Non è un caso che i primi a entrare in crisi siano stati i corrieri, il direttore generale di Confetra, **Ivano Russo**, a maggio definiva «prenatalizi» i volumi raggiunti nel lockdown, ma ha spiegato che il grosso di questo business è in mano alle multinazionali che consegnano a domicilio, mentre i piccoli corrieri italiani, che lavorano per lo più per il commercio al dettaglio, sono rimasti a secco. In altre parole chi - più solido, più strutturato, più capitalizzato - è stato in grado di adeguarsi presto alla nuova domanda, ha intercettato la crescita, gli altri hanno fatto fatica o quanto meno sono in ritardo. Ed **Enzo Solaro**, segretario generale di Fedit, ha lamen-

tato che le caratteristiche dell'e-commerce di consumo, «piccoli pacchi da consegnare in luoghi diversi con valore aggiunto molto basso, non sempre fanno corrispondere a molto lavoro una marginalità elevata, anzi è stato esattamente il contrario».

Ma neppure il trasporto di linea può riposare sugli allori. In una filiera in cui l'ultimo miglio si disperde in milioni di consegne, c'è meno spazio per il trasportatore che si limita a offrire i propri servizi soltanto per trasferire merci dal punto A al punto B. «Il committente non può più limitarsi a produrre l'articolo», spiega Marciani, «ma deve impacchettare il singolo pezzo, dislocarlo in un magazzino vicino al probabile acquirente, etichettarlo per la spedizione e quant'altro: tutti servizi che cerca sul mercato. Se come vettore riesco a intercettare questa attività di valore aggiunto, riesco a essere indispen-

sabile, altrimenti rischio che qualcun altro mi soffi la commessa, magari partendo proprio dall'attività intermedia per dare al committente ciò di cui ha bisogno in questa trasformazione indotta dall'e-commerce: l'accorciamento della filiera».

IL TEMPO E I CONTROLLI

Perché in questo bacino idrografico capovolto, in cui la merce - come i salmoni - risale la corrente, anziché seguirla, e si segmenta in un'infinità di rivoli, c'è un solo vero, indiscusso dittatore: il tempo. Che significa un costante controllo sul trasportatore da parte del venditore online. **Paolo Morea** direttore del CAN di Noci (Bari), ha riferito a *K44 Risponde* che solitamente la tempistica è di dieci ore dalla consegna della bolla. In questo lasso di tempo - ha spiegato - «mi risulta che gli autisti siano costantemente monitorati, anche la

SU SITI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

2020



notte, perché devono rispettare tassativamente gli orari. Se il mezzo si presenta dopo le dieci ore, il disservizio deve essere giustificato in maniera rigorosamente documentata. Altrimenti ci sono delle penali contrattualizzate che arrivano a 150-200 euro l'ora. Se si pensa che un viaggio Milano-Bari viene pagato mille euro...».

In compenso, i giganti dell'e-commerce garantiscono un'attività consistente e fatturati importanti, sia pure a tariffe inferiori alla media. Difficile rifiutarsi. «D'altra parte», osserva Morea, «se il cliente compra online a costi ridotti e il prodotto gli arriva a casa, dal momento che tutto ha un prezzo, qualcuno questo prezzo lo deve pagare». Come dire che se c'è un settore nel quale il vecchio detto «il tempo è danaro» si esalta è proprio quello del trasporto su gomma in tempi di e-commerce.

Anche per questo bisogna riuscire a inserirsi nel processo logistico e occupare più spazio nella supply chain, come suggerisce Marciari. Trattare il

prezzo del solo trasporto è una cosa, trattare quello di un segmento di servizi più ampio è un altro. L'alleanza principale delle imprese in questo



IN DIECI ORE LA CONSEGNA... O SCATTANO PENALI
Il fattore tempo quando si lavora per l'e-commerce è decisivo. Stando a quanto riferiscono i trasportatori, dal momento della consegna si apre una finestra temporale per la consegna di circa dieci ore. E se si va oltre scatta una penale, salvo che non esista una giustificazione documentata.

INCHIESTA | IL TRASPORTO MERCI DI FRONTE AL BOOM DELLE VENDITE ON LINE

I mille modi per gestire una consegna

CONSEGNE ALL'ULTIMO CENTIMETRO

L'«ultimo chilometro» è diventato ormai l'«ultimo centimetro». La consegna del prodotto acquistato on line, per raggiungere il singolo acquirente, è indirizzata - con formule innovative e modalità elettroniche - verso milioni di punti di consegna, che fanno passare per arretrato l'acquirente che chiede la semplice consegna a domicilio.

Già molto diffusi sono i locker, armadietti metallici a codice digitale dove ritirare la merce (che attualmente l'Agenzia per le Comunicazioni chiede di incentivare perché garantiscono il distanziamento) già largamente usati dalla grande distribuzione, ormai anche per il food in cassette a temperatura controllata: se ne trovano presso distributori di benzina, supermercati, stazioni ferroviarie o del metrò, ma anche tabaccherie ed edicole, per sfruttare esercizi in crisi per il calo di vendita di sigarette e giornali. Una variante praticata dai grandi distributori, soprattutto per aggirare l'assenza del cliente al momento dell'arrivo del corriere, è il *Click&Collect*: ordinare on line e ritirare nel negozio di prossimità (il parcel store), anche senza locker. Un'altra è il *Concierge*: a domicilio sì, ma scegliendo tra varie opzioni giorno e orario di consegna.

C'è poi il *Drive&Collect*: acquisto online e ritiro in automobile su appuntamento in parcheggio attrezzato. Sono metodi sempre più diffusi in tutto il mondo. Secondo una ricerca in tutto il mondo di Survey Sampling International il 68% si fa consegnare a casa, il 23% presso un ufficio postale, il 16% in un punto di ritiro postale, il 16% in ufficio, il 13% presso un punto del corriere e il 10% in un locker.

Poi c'è l'*e-commerce all'italiana*. Scarpe e abiti prima si provano in negozio, poi si acquistano online. In Alto Adige alcuni esercizi hanno cominciato a far pagare (10 euro) anche per la sola prova. A risolvere il problema ci ha pensato Zalando, leader sul web dell'abbigliamento in Europa, con più di 25 milioni di clienti,

che ha lanciato il programma Prova prima, paga dopo, in cui i clienti che acquistano con carta di credito o bonifico posticipato entro 18 giorni, provano capi di taglia diversa e pagano solo quelli che vogliono tenere. Negli Stati Uniti da due anni Amazon ha lanciato *Prime Wardroba*: invio gratuito a domicilio di tre o più abiti (fino a otto), decisione entro una settimana e restituzione degli altri capi contestuale al pagamento.

E come se non bastasse, a moltiplicare i viaggi tornano i negozi. Non solo quelli di quartiere che, spinti dal Covid, hanno cominciato anch'essi a vendere online e puntano sulla consegna immediata, magari con un garzone, ma anche quelli più specializzati - abbigliamento, editoria, fai-da-te, informatica - che hanno aperto negozi virtuali. Secondo l'Osservatorio Innovazione digitale nel retail del Polimi, ormai il 79% degli esercizi commerciali usa anche un sito di e-commerce.

Ma, sorprendentemente, gli stessi giganti delle vendite in rete cominciano ad aprire store fisici. Amazon lo ha già fatto negli Stati Uniti puntando prima sul food, poi sui libri; prima del Covid stava valutando la possibilità di sbarcare in Germania con i negozi senza personale (sostituito dall'assistente digitale Alexa), ma con carrello intelligente che fa il conto e riceve il pagamento digitale. Alibaba per esordire fisicamente in Europa ha scelto lo shopping center Xanadú a Madrid, ma in Cina ha già acquisto la maggioranza del retailer Intime, 17 centri commerciali e 29 grandi magazzini.

In Italia c'è poco: Amazon aveva in programma un'apertura per aprile 2020, ma il Covid ha frenato tutto. In compenso si muovono altri grandi venditori web, come Corbisa, settore agroalimentare, che ha affiancato al negozio on line un punto vendita al mercato centrale di Torino. Un processo in fondo giustificabile. Perché «alla fine», come spiega Valentina Pontiggia, «vincerà chi sarà presente sia online sia fisicamente».



processo di ampliamento, del resto, è la tecnologia che ridisegna i modelli di gestione della catena logistica. Ne sono un esempio le tante startup per la logistica che stanno fiorendo in tutto il mondo (ne riferiamo a p.31). Mettere a disposizione del committente flussi informativi sulle spedizioni (*Advanced Transportation Management System*), strumenti di previsione della domanda e dei tempi di arrivo (*Data Analytics*), software per la gestione dei magazzini (*Inventory&Order Management*), soluzioni mirate per il tracking dei mezzi in tempo reale (*Supply Chain Visibility*), al di là della denominazione inglese che li fa apparire distanti e inaccessibili, sono grimaldelli a portata di mano per inserirsi, insediarsi e consolidarsi lungo la filiera.

Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti (Unioncamere), fa un esempio concreto: «L'innovazione tecnologica sta intervenendo in maniera massiccia con lo sviluppo di piattaforme di collegamento tra domanda e offerta di trasporto merci



al servizio delle centinaia di imprese che, quotidianamente, devono reperire un trasportatore per le proprie merci, nonché degli spedizionieri che fanno da tramite in questo processo. Queste piattaforme hanno l'obiettivo di digitalizzare il processo di spedizione delle merci, ottimizzandolo in termini di tempi e costi, rifacendosi al modello tipico della sharing economy e permettendo all'azienda di scegliere lo spedizioniere e persino il singolo trasportatore». Il vero

problema è che a molti autotrasportatori questo passo in avanti sembra ancora un rischioso balzo nell'ignoto. «La digitalizzazione della bolla di consegna è permessa dal 2015», ricorda **Damiano Frosi**, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics, «ma ancora non tutti sono attrezzati a usarla. Eppure, girare ancora con la carta non ha senso, soprattutto in tempi di distanziamento». E - viene da aggiungere - in tempi di eCommerce. ■

Economia e finanza: gli orari della Camera / giovedì'

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 25 gen - 13,00 audizione Consiglio dottori commercialisti su Ddl delega amministrazione straordinaria grandi imprese (Attività produttive) 13,15 audizioni Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Ugl trasporto aereo; **Confetra-Anama** su piano industriale Italia Trasporto Aereo (Trasporti) 14,45 audizione ministro Infrastrutture Paola De Micheli, su Recovery Plan (Ambiente e Trasporti riunite) 16,45 audizioni Federazione nazionale del trasporto aereo; Cub Trasporti, Usb lavoro privato, Assovolo, Navaid, Air Crew Committee su piano industriale Italia Trasporto Aereo (Trasporti) 18,00 audizione Confartigianato Imprese, Confcooperative lavoro e servizi e Cna Fita Trasporto persone su tpl in emergenza sanitaria (Trasporti).

rrm

Confetra Sicilia: Mauro Nicosia è stato confermato Presidente per un secondo biennio

(FERPRESS) – Roma, 26 GEN – Mauro Nicosia è stato confermato Presidente di Confetra Sicilia, con consenso unanime del Consiglio Direttivo, per un secondo biennio. Il Consiglio di Confetra Sicilia si è infatti riunito nei giorni scorsi e ha deliberato la riconferma, oltre che dell’incarico al presidente, anche dei consiglieri espressione delle principali associazioni che hanno partecipato, due anni fa, alla costituzione della confederazione regionale.

Tra queste autotrasportatori, terminalisti portuali, spedizionieri doganali, agenti marittimi, traslocatori, fumigatori e rappresentanti degli interporti che hanno contribuito, partecipando attivamente all’intensa attività svolta da Confetra Sicilia, al dibattito sui più importanti temi della logistica regionale.

“A due anni dalla nascita, possiamo affermare che ormai Confetra Sicilia è una realtà nel panorama del mondo associativo isolano”, afferma Nicosia. “Ma molta strada c’è ancora da fare per portare i temi della logistica sempre più in primo piano. E’ un grande onore per me essere stato chiamato, dai rappresentanti delle più importanti sigle che assistono i diversi soggetti della filiera logistica siciliana, a continuare il lavoro sin qui svolto nella confederazione regionale”.

“La Sicilia – continua Nicosia – può avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che insistono, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita.

L’analisi dei mercati della sponda sud del Mediterraneo è il piano sul quale fondare le scelte infrastrutturali per il Sud. Per spingerli a diventare nostri partner stabili e considerare quindi la Sicilia un gate d’ingresso al mercato UE, bisogna costruire un’offerta logistica che provi ad anticipare le loro esigenze.

L’innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano.

La logistica moderna si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell’hinterland. Il potenziamento quindi dell’offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti. La competitività dei suoi porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi.

L’ampliamento delle superfici portuali, l’adeguamento delle banchine ad ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di GNL, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l’offerta di banchine elettrificate al servizio de traffico

passenger e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in “Smart road” dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete degli interporti siciliani.

Queste sono solo alcune delle azioni che renderebbero più attrattivo il sistema logistico siciliano. In questo scenario le due ZES istituite in Sicilia Occidentale ed Orientale possono diventare una opportunità alla quale affidare questa prospettiva. Ma le sole ZES potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali”.

Mauro Nicosia riconfermato presidente di Confetra Sicilia

Il consiglio direttivo ha votato all'unanimità per un secondo biennio



Mauro Nicosia è stato confermato all'unanimità presidente di **Confetra Sicilia** per un secondo biennio. Il consiglio direttivo di Confetra Sicilia si è infatti riunito nei giorni scorsi e ha deliberato la riconferma, oltre che dell'incarico al presidente, anche dei consiglieri espressione delle principali associazioni che hanno partecipato, due anni fa, alla costituzione della confederazione regionale. Tra queste autotrasportatori, terminalisti portuali, spedizionieri doganali, agenti marittimi, traslocatori, fumigatori e rappresentanti degli interporti che hanno contribuito, partecipando attivamente all'intensa attività svolta da Confetra Sicilia, al dibattito sui più importanti temi della logistica regionale.

"A due anni dalla nascita, possiamo affermare che ormai Confetra Sicilia è una realtà nel panorama del mondo associativo isolano", dichiara Nicosia. "Ma molta strada c'è ancora da fare per portare i temi della logistica sempre più in primo piano. È un grande onore per me essere stato chiamato, dai rappresentanti delle più importanti sigle che assistono i diversi soggetti della filiera logistica siciliana, a continuare il lavoro sin qui svolto nella confederazione regionale".

"La Sicilia - continua Nicosia - può avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che insistono, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita".

"L'analisi dei mercati della sponda sud del Mediterraneo – sottolinea il riconfermato presidente – è il piano sul quale fondare le scelte infrastrutturali per il Sud. Per spingerli a diventare nostri partner stabili e considerare quindi la Sicilia un gate d'ingresso al mercato Ue, bisogna costruire un'offerta logistica che provi ad anticipare le loro esigenze. L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano".

"La logistica moderna - dice ancora Nicosia – si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell'hinterland. Il potenziamento quindi dell'offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti. La competitività dei suoi porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi".

"L'ampliamento delle superfici portuali, l'adeguamento delle banchine ad ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di Gnl, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l'offerta di banchine elettrificate al servizio di traffico passeggeri e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in "Smart road" dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete degli interporti siciliani. Queste sono solo alcune delle azioni che renderebbero più attrattivo il sistema logistico siciliano. In questo scenario – conclude Nicosia – le due Zes istituite in Sicilia Occidentale ed Orientale possono diventare una opportunità alla quale affidare questa prospettiva. Ma le sole ZES potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali".

Confetra Sicilia, Nicosia confermato presidente: “Logistica in primo piano”

Palermo – **Mauro Nicosia** è stato confermato presidente di **Confetra Sicilia**, con consenso unanime del **Consiglio Direttivo**, per un secondo biennio. Il Consiglio ha deliberato la riconferma anche dei consiglieri espressione delle principali associazioni che hanno partecipato, due anni fa, alla costituzione della confederazione regionale. Tra queste autotrasportatori, terminalisti portuali, spedizionieri doganali, agenti marittimi, traslocatori, fumigatori e rappresentanti degli interporti.

“A due anni dalla nascita, possiamo affermare che ormai Confetra Sicilia è una realtà nel panorama del mondo associativo isolano. Ma molta strada c’è ancora da fare per portare i temi della logistica sempre più in primo piano”, afferma **Nicosia**.

“La Sicilia – continua il presidente – può avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che insistono, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita”.

Non solo infrastrutture dedicate, la logistica di oggi – fa notare Nicosia – necessita di innovazione tecnologica e digitalizzazione delle procedure. “Sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano”, dice il presidente.

“La logistica moderna si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture dell’hinterland . sottolinea **Nicosia** – . Il potenziamento dell’offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti. La competitività dei suoi porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi”.

Il tutto, secondo il presidente, deve integrarsi con “l’ampliamento delle superfici portuali, l’adeguamento delle banchine ad ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di GNL, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l’offerta di banchine elettrificate al servizio de traffico passeggeri e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in “Smart road” dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete degli interporti siciliani”.

In questo scenario, conclude il presidente, “le due ZES istituite in Sicilia Occidentale ed Orientale possono diventare una opportunità alla quale affidare questa prospettiva. Ma le sole ZES potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali”.

Confetra Sicilia: Mauro Nicosia confermato presidente per un secondo biennio



interporti.

Mauro Nicosia confermato **presidente di Confetra Sicilia**. Consenso unanime del Consiglio Direttivo, il mandato sarà valido per un secondo biennio.

Il Consiglio di Confetra Sicilia ha deliberato la riconferma anche dei consiglieri espressione delle principali associazioni che hanno partecipato, due anni fa, all'assemblea generale.

Tra queste **autotrasportatori, terminalisti portuali, spedizionieri doganali, agenti marittimi, traslocatori, fumigatori e rappresentanti degli**

“A due anni dalla nascita, possiamo affermare che ormai **Confetra Sicilia** è una realtà nel panorama del mondo associativo isolano - afferma Nicosia -. Ma molta strada c'è ancora da fare per portare i temi della logistica sempre più in primo piano. E' un grande onore per me essere stato chiamato, dai rappresentanti delle più importanti sigle che assistono i diversi soggetti della filiera logistica siciliana, a continuare il lavoro sin qui svolto nella confederazione regionale”.

“La Sicilia - continua Nicosia - può avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che insistono, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita. L'analisi dei mercati della sponda sud del Mediterraneo è il piano sul quale fondare le scelte infrastrutturali per il Sud. Per spingerli a diventare nostri partner stabili e considerare quindi la Sicilia un gate d'ingresso al mercato UE, bisogna costruire un'offerta logistica che provi ad anticipare le loro esigenze. L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale **sviluppare il sistema logistico portuale siciliano**”.

Il potenziamento dell'offerta intermodale passa attraverso la pianificazione

La logistica moderna si basa sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell'hinterland, spiega ancora Nicosia. Il potenziamento quindi dell'offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti. La competitività dei suoi porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa

soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi.

"L'ampliamento delle superfici portuali, l'adeguamento delle banchine ad ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di GNL, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l'offerta di banchine elettrificate al servizio de traffico passeggeri e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in "Smart road" dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete degli interporti siciliani. Queste sono solo alcune delle azioni che renderebbero più attrattivo il sistema logistico siciliano. In questo scenario **le due ZES istituite in Sicilia Occidentale ed Orientale possono diventare una opportunità** alla quale affidare questa prospettiva. Ma le sole ZES potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali".

[FEDESPEDI FIRMA ACCORDO DI COLLABORAZIONE CON FONDAZIONE UNIVERSITÀ CA' FOSCARI E PATROCINA IL MASTER IN "COMMERCIO, FISCALITÀ ED ARBITRATO INTERNAZIONALE"](#)

Fedespedit ha firmato un accordo di collaborazione con Fondazione Università Ca' Foscari di Venezia che prevede, per l'anno accademico in corso, il patrocinio del Master in "Commercio, fiscalità ed arbitrato internazionale", organizzato da Ca' Foscari Challenge School.

“Siamo molto orgogliosi di questa nuova partnership tra la nostra Federazione e un'eccellenza italiana della formazione universitaria, dalla storica, forte vocazione internazionale – ha commentato il Presidente di Fedespedit, Silvia Moretto – Sappiamo che l'internazionalizzazione è la chiave del successo del tessuto imprenditoriale italiano. Il nostro Made in Italy, oggi più che mai, ha bisogno di accedere ai mercati internazionali con tempi e costi certi e per questo ha urgenza di rivedere l'organizzazione della propria supply chain, dalle catene di approvvigionamento alla consegna a destinazione del prodotto finale. Per questo figure specializzate in commercio internazionale, con una formazione di alto livello in diritto internazionale dotate di conoscenze approfondite nella materia doganale, tributaria e nella contrattualistica internazionale saranno sempre più ricercate nel settore logistico, lato produzione e lato servizi alle aziende, dove si collocano le nostre imprese di spedizioni internazionali. Per questo riteniamo sia fondamentale per la nostra associazione investire in un progetto formativo come il Master IBATAX di Ca' Foscari Challenge School.”

“L'Accordo siglato con Ca' Foscari si inserisce in un più ampio progetto di valorizzazione e rafforzamento delle competenze delle imprese di spedizioni internazionali in ottica di incremento della competitività, employer branding ed employer retention – ha aggiunto Guglielmo Davide Tassone, Presidente del Training & Development Advisory Body di Fedespedit – L'obiettivo di questo accordo è dare alle nostre imprese l'opportunità di offrire stage curriculari agli studenti iscritti quest'anno, oltre ad offrire la nostra competenza per docenze e testimonianze nell'ambito delle lezioni previste dal Master. Gli spedizionieri sanno quanto competenza specialistica, professionalità e soft skill possano fare la differenza e rappresentare il valore aggiunto da offrire ai propri clienti. Per questo oltre a collaborazioni con istituzioni di alto profilo come quella con Ca' Foscari – che ci auguriamo possano diventare sempre più numerose – offriamo ogni anno alle nostre imprese percorsi formativi specialistici e di aggiornamento professionale molto apprezzati dai nostri associati”.

“Il Master in Commercio, Fiscalità ed Arbitrato Internazionale – IBATAX, giunto quest'anno alla sua ottava edizione – dice il suo fondatore il prof. Fabrizio Marrella, Prof. Ordinario di Diritto internazionale dell'Università Ca' Foscari – consente di apprendere in chiave teorico-pratica le tecniche giuridiche del commercio internazionale, della contrattualistica e della fiscalità, nonché gli aspetti doganali dal punto di vista dell'impresa che vuole sviluppare la propria attività con l'estero ed operare nel mercato mondiale. Si tratta di un'esperienza formativa unica ed intensiva, utile anche

a cogliere le opportunità del Piano per l'Export varato alla fine del 2020 dal MAECI per lo sviluppo degli affari internazionali delle imprese post Covid”.

La consolidata partnership con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli costituisce il valore aggiunto di questo percorso formativo. Inoltre, la frequenza del Master concorre al soddisfacimento della condizione relativa alla qualifica professionale per il rilascio della certificazione di Operatore Economico Autorizzato (AEO).

“Siamo orgogliosi di avere come partner del Master Fedespedi – dice il Prof. Marrella -, l'unica organizzazione imprenditoriale che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali in Italia, una collaborazione che dà ulteriore spessore al percorso formativo e lo rende ancora più professionalizzante” – ha aggiunto il prof. Marrella.

Per ulteriori informazioni è possibile visitare il sito:

<https://www.cafoscarichallengeschool.it/master/commercio-fiscalita-ed-arbitrato-internazionale-international-business-arbitration-and-tax-law/>

-



27 Gennaio 2021 — News

Accordo con la Fondazione Università Ca' Foscari
Fedespedi crede nella formazione

di Redazione Port News

Fedespedi ha firmato un accordo di collaborazione con Fondazione Università Ca' Foscari di Venezia che prevede, per l'anno accademico in corso, il patrocinio del Master in "Commercio, fiscalità ed arbitrato internazionale", organizzato da Ca' Foscari Challenge School.

"Siamo molto orgogliosi di questa nuova partnership tra la nostra Federazione e un'eccellenza italiana della formazione universitaria, dalla storica, forte vocazione internazionale – ha commentato il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto – Sappiamo che l'internazionalizzazione è la chiave del successo del tessuto imprenditoriale italiano".

Per la Moretto il Made in Italy ha oggi più che mai bisogno di accedere ai mercati internazionali con tempi

e costi certi e per questo ha urgenza di rivedere l'organizzazione della propria supply chain, dalle catene di approvvigionamento alla consegna a destinazione del prodotto finale.

"Figure specializzate in commercio internazionale, con una formazione di alto livello in diritto internazionale dotate di conoscenze approfondite nella materia doganale, tributaria e nella contrattualistica internazionale, saranno sempre più ricercate nel settore logistico, lato produzione e lato servizi alle aziende, dove si collocano le nostre imprese di spedizioni internazionali. Per questo riteniamo sia fondamentale per la nostra associazione investire in un progetto formativo come il Master IBATAX di Ca' Foscari Challenge School."

Logistica

Mauro Nicosia confermato alla presidenza di Confetra Sicilia

Nel programma del nuovo mandato diverse azioni per rendere più attrattivo il sistema logistico siciliano



Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia

Mauro Nicosia è stato confermato Presidente di Confetra Sicilia, con consenso unanime del Consiglio Direttivo, per un secondo biennio. Il Consiglio di Confetra Sicilia si è infatti riunito nei giorni scorsi e ha deliberato la riconferma, oltre che dell'incarico al presidente, anche dei consiglieri espressione delle principali associazioni che hanno partecipato, due anni fa, alla costituzione della confederazione regionale. Tra queste autotrasportatori, terminalisti portuali, spedizionieri doganali, agenti marittimi, traslocatori, fumigatori e rappresentanti degli interporti che hanno contribuito, partecipando attivamente all'intensa attività svolta da Confetra Sicilia, al dibattito sui più importanti temi della logistica regionale.

“A due anni dalla nascita, possiamo affermare che ormai Confetra Sicilia è una realtà nel panorama del mondo associativo isolano”, afferma Nicosia. “Ma molta strada c’è ancora da fare per portare i temi della logistica sempre più in primo piano. E’ un grande onore per me essere stato chiamato, dai rappresentanti delle più importanti sigle che assistono i diversi soggetti della filiera logistica siciliana, a continuare il lavoro sin qui svolto nella confederazione regionale”.

“La Sicilia - continua Nicosia - può avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che insistono, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta a prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita.

L’analisi dei mercati della sponda sud del Mediterraneo è il piano sul quale fondare le scelte infrastrutturali per il Sud. Per spingerli a diventare nostri partner stabili e considerare quindi la Sicilia un gate d’ingresso al mercato UE, bisogna costruire un’offerta logistica che provi ad anticipare le loro esigenze.

L’innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano.

La logistica moderna si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell’hinterland. Il potenziamento quindi dell’offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti. La competitività dei suoi porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi.

L’ampliamento delle superfici portuali, l’adeguamento delle banchine ad ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di GNL, la riconversione energetica in chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l’offerta di banchine elettrificate al servizio de traffico passeggeri e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in “Smart road” dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete degli interporti siciliani. Queste sono solo alcune delle azioni che renderebbero più attrattivo il sistema logistico siciliano.

In questo scenario le due ZES istituite in Sicilia Occidentale ed Orientale possono diventare una opportunità alla quale affidare questa prospettiva. Ma le sole ZES potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali”.

Nicosia (Confetra) spiega quello che serve alla logistica merci in Sicilia

Mauro Nicosia è stato confermato presidente di Confetra Sicilia, con consenso unanime del Consiglio Direttivo, per un secondo biennio. La ha reso noto la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica spiegando che il consiglio si è riunito nei giorni scorsi e ha deliberato la riconferma, oltre che dell'incarico al presidente, anche dei consiglieri espressione delle principali associazioni che hanno partecipato, due anni fa, alla costituzione della confederazione regionale. Tra queste autotrasportatori, terminalisti portuali, spedizionieri doganali, agenti marittimi, traslocatori, fumigatori e rappresentanti degli interporti che hanno "contribuito, partecipando attivamente all'intensa attività svolta da Confetra Sicilia, al dibattito sui più importanti temi della logistica regionale" spiega l'associazione.

"A due anni dalla nascita, possiamo affermare che ormai Confetra Sicilia è una realtà nel panorama del mondo associativo isolano" afferma Nicosia. "Ma molta strada c'è ancora da fare per portare i temi della logistica sempre più in primo piano. E' un grande onore per me essere stato chiamato, dai rappresentanti delle più importanti sigle che assistono i diversi soggetti della filiera logistica siciliana, a continuare il lavoro sin qui svolto nella confederazione regionale".

"La Sicilia – continua Nicosia – può avere un ruolo fondamentale nello sviluppo della capacità attrattiva dei traffici che insistono, nonostante la crisi determinata dalla pandemia, nel contesto euromediterraneo. Su quali infrastrutture investire, come e quando farlo, è una scelta che però non può essere fatta prescindere dal contesto economico euro mediterraneo e dalle sue prospettive di crescita. L'analisi dei mercati della sponda sud del Mediterraneo è il piano sul quale fondare le scelte infrastrutturali per il Sud. Per spingerli a diventare nostri partner stabili e considerare quindi la Sicilia un gate d'ingresso al mercato Ue, bisogna costruire un'offerta logistica che provi ad anticipare le loro esigenze". Secondo il vertice di Confetra Sicilia "l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione delle procedure sono i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della mobilità attraverso la quale sviluppare il sistema logistico portuale siciliano. La logistica moderna si basa infatti sulla realizzazione di reti di interconnessione tra porti e strutture logistiche dell'hinterland. Il potenziamento quindi dell'offerta intermodale siciliana passa attraverso la pianificazione e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali efficienti e performanti. La competitività dei suoi porti siciliani e la loro capacità di attrarre le merci passa soprattutto dalla loro capacità di attrezzarsi".

Secondo Nicosia servono l'ampliamento delle superfici portuali, l'adeguamento delle banchine a ospitare navi sempre più grandi, la realizzazione di depositi di Gnl, la riconversione energetica in

chiave green delle infrastrutture portuali sviluppando l'offerta di banchine elettrificate al servizio de traffico passeggeri e commerciale. La riqualificazione delle arterie autostradali in "Smart road" dotate di aree di sosta attrezzate e il potenziamento della rete degli interporti siciliani.

"Queste sono solo alcune delle azioni che renderebbero più attrattivo il sistema logistico siciliano" afferma in conclusione. "In questo scenario le due Zes istituite in Sicilia Occidentale e Orientale possono diventare un'opportunità alla quale affidare questa prospettiva. Ma le sole Zes potrebbero non essere sufficienti senza essere integrate con Zone Franche portuali".

“Perché la nuova Ita deve investire sul cargo”

La costituzione della nuova società Italia Trasporto Aereo Spa rappresenta un'occasione unica per segnare un cambio di passo nel cargo aereo italiano e realizzare quanto previsto dal position paper sul cargo aereo, elaborato nel 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti in collaborazione con tutte le principali associazioni del settore, tra cui Anama.

Ne è convinta proprio l'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree (sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra), il cui presidente Alessandro Albertini, a commento dell'audizione parlamentare che lo ha visto protagonista, ha detto: “Il cargo aereo in Italia ha un grande potenziale, frenato da una debolezza strutturale che ha tre cause principali: infrastrutture obsolete, una mancata strategia di sviluppo del trasporto merci e l'assenza di una compagnia di bandiera focalizzata sul cargo aereo”.

Albertini ha ancora aggiunto che “il trasporto aereo delle merci in Italia rappresenta il 26% del valore economico delle esportazioni italiane extra UE. Tuttavia, oltre 300.000 tonnellate di merci aeree con destinazione o origine Italia – ovvero il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende – utilizzano tratte aeree in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei nostri competitor; merci che infine raggiungono i nostri hub logistici su strada, con un forte impatto negativo su tempistiche e ambiente. Non è un caso se Milano Malpensa, principale hub cargo italiano, è solo al 9° posto in Europa”.

Il presidente di Anama ha dunque evidenziato che “si tratta di una perdita considerevole di quote di mercato a favore dei competitor, che va a detrimento del valore e dell'efficienza non solo del cargo aereo italiano ma di tutta la filiera produttiva italiana. Un vettore di bandiera attivo nel trasporto merci aereo è la chiave per superare queste criticità: velocizzare l'attuale time to market dei prodotti italiani sul mercato estero, accrescere la competitività del Made in Italy e creare nuova occupazione in tutta la filiera”.

In conclusione Albertini ha affermato: “L'Italia è il 5° Paese in Europa per volume di merce movimentata via aerea. La nuova Ita Spa punti sul cargo come asset strategico e investa in quelli che per noi sono i fattori di competitività e crescita: creare una struttura dedicata al cargo, fare di Malpensa l'hub cargo di riferimento per la logistica italiana e del Sud Europa e investire su flotte moderne e green, tratte a lungo raggio, servizi altamente digitalizzati e integrati in soluzioni innovative”.

pagina 6

Genova *Cronaca*

Giovedì, 28 gennaio 2021 la Repubblica

LA VIABILITÀ

Cantieri in autostrada “Danni gravi a porto e trasporti”

Il grido di allarme degli spedizionieri che fanno i conti con altri mesi di difficoltà. Il Comitato ‘Salviamo Genova e la Liguria’ chiede un incontro ai parlamentari. Gli operatori portuali vogliono un team di esperti per pianificare negli i lavori

di Fabrizio Cerignale

Un incontro con i parlamentari liguri, che dopo le dimissioni del premier Giuseppe Conte sono gli unici interlocutori istituzionali possibili, per chiedere una condivisione della programmazione dei cantieri che nelle prossime settimane interesseranno la rete autostradale della Liguria. È questa una delle richieste principali del comitato *Salviamo Genova e la Liguria*, che esprime, ancora una volta, una forte preoccupazione per le ripercussioni che i lavori sulla rete autostradale potranno avere su tutto il mondo della logistica. Nei giorni scorsi, infatti, è arrivata l'ennesima doccia fredda per la viabilità attorno al nodo di Genova. I ver-

L'esenzione totale dei pedaggi sull'A12 fra Rapallo e Pra' viene giudicata una misura insufficiente

tici di Aspi hanno confermato la conclusione dei lavori della galleria Rivarolo 2 entro il prossimo 15 febbraio mentre per gli altri principali interventi, nonostante turni di lavoro h24 e 7 giorni su 7 si arriverà a giugno.

A fronte di questi disagi è stata decisa l'esenzione totale dei pedaggi sulla A12, nella tratta da Genova Pra' fino a Rapallo. «Il pedaggio gratis è un'elemosina, rispetto ai disagi che crea autostrade», commenta Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto – che non basta nemmeno a compensare una frazione del tempo e della vita che si consuma nelle code che autostrade ci provoca. Oggi possiamo dire che siamo alle solite ma anche che siamo solo all'inizio, che la strada sarà lunga e disseminata di sacrifici per i liguri perché è inutile illudersi, i prossimi anni vedranno le dirette conseguenze legate alle attività indispensabili per il ripristino della sicurezza della rete autostradale con ripercussioni inevitabili anche sulla viabilità cittadina». A preoccupare è anche il fatto che, secondo Botta, questi cantieri attualmente sono: «Più che altro attività di verifica



▲ In galleria. Procedono i lavori di ispezione e verifica che provocano lunghe code

sullo stato di degrado per decidere quali saranno gli interventi da assumere per ridare sicurezza e qualità alle infrastrutture. Il percorso è ancora lungo, abbiamo un ministero debole, perché in questo momento di crisi il MIT che do-

vrebbe farsi garante, è indebolito dalla crisi di governo, e questa situazione avvantaggia chi sulla confusione cerca di costruire alibi». Gli spedizionieri genovesi, quindi, chiedono la creazione di un team di esperti per pianificare

assieme alle categorie economiche del territorio gli interventi. «È anche vero che questa incertezza nel procedere a una programmazione dei lavori – prosegue Botta – è conseguenza dell'incerto stato di salute delle nostre infrastrutture

re, perché immaginare quali interventi fare non avendo ben chiara la situazione delle infrastrutture non è semplice. Siamo molto preoccupati, ci stiamo confrontando tra operatori per capire se è possibile proporre alternative funzionali e organizzative per garantire al porto di Genova di continuare a crescere e a recuperare la disaffezione del Covid. Anche perché il mondo della logistica è praticamente messo all'angolo, abbiamo ancora una limitata capacità ferroviaria e questa grave crisi funzionale legata ad autostrade – conclude Botta – condiziona i trasporti di merci con prevedibili danni e aumenti delle tariffe per il tempo perso in coda che alla fine si ripercuotono anche sul consumatore». Autostrade per l'Italia, intanto, ha avviato nuovi strumenti di comunicazione dedicati al territorio ligure. Si tratta di un bollettino con le previsioni settimanali e giornaliere dei flussi di traffico, suddivisi per tratte e fasce orarie al quale si unisce un applicativo che consente di consultare la situazione viabilistica costantemente aggiornata delle tratte autostradali.

La sponsorizzazione La stazione metro di Brignole cambia nome e diventa Brignole-Tim



▲ A colori. Il nuovo aspetto della metropolitana targata Tim

Una nuova stazione della metropolitana genovese, quella in stazione Brignole, cambia nome e diventa Brignole-Tim. Il marchio dell'operatore telefonico italiano è poi al centro di un ampio progetto di valorizzazione dell'area, mentre anche un treno della metro e un autobus Amt recheranno il marchio Tim. L'iniziativa è stata presentata dall'assessore alla mobilità e ai trasporti Matteo Campora, il responsabile brand strategy media & multimedia entertainment di Tim Luca Josi e il direttore generale di Amt Stefano Pesci. «Ringrazio Tim per aver scelto di affiancarci in questo progetto rivolto ad una mobilità urbana sempre più sostenibile», dichiara l'assessore Campora in una nota. «L'accostamento alla nostra metropolitana da parte di un brand così importante dimostra il ruolo vincente della partnership pubblico-privato e l'attrattiva del nostro trasporto pubblico locale arrivato al pari di quello delle grandi metropoli europee». Le prossime stazioni oggetto di un cambio di denominazione e restyling saranno quelle di Dinegro e Sarzano, sponsorizzate rispettivamente da Coop e Terna. La metropolitana di Genova, con un parco treni di 25 vetture, trasporta 14,4 milioni di passeggeri l'anno, 40.000 al giorno.



28 Gennaio 2021 — News

Cargo aereo, prospettive e debolezze
ANAMA, facciamo volare le merci

Per l'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree (ANAMA) la costituzione della nuova società Italia Trasporto Aereo SPA rappresenta un'occasione unica per segnare un cambio di passo nel cargo aereo italiano e realizzare quanto previsto dal Position Paper Cargo Aereo, elaborato nel 2017 dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in collaborazione con tutte le principali associazioni del settore, tra cui ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra).

“Il cargo aereo in Italia ha un grande potenziale, frenato da una debolezza strutturale che ha tre cause principali: infrastrutture obsolete, una mancata strategia di sviluppo del trasporto merci e l'assenza di una compagnia di bandiera focalizzata sul cargo aereo” ha dichiarato Alessandro Albertini, Presidente di ANAMA e Vicepresidente di Fedespedi.

“Il trasporto aereo delle merci in Italia rappresenta il 26% del valore economico delle esportazioni italiane

extra UE. Tuttavia, oltre 300.000 tonnellate di merci aeree con destinazione o origine Italia – ovvero il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende – utilizzano tratte aeree in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei nostri competitor; merci che infine raggiungono i nostri hub logistici su strada, con un forte impatto negativo su tempistiche e ambiente. Non è un caso se Milano Malpensa, principale hub cargo italiano, è solo al 9° posto in Europa”.

Per Albertini si tratta di una perdita considerevole di quote di mercato a favore dei competitor, che va a detrimento del valore e dell'efficienza non solo del cargo aereo italiano ma di tutta la filiera produttiva italiana: “Un vettore di bandiera attivo nel trasporto merci aereo è la chiave per superare queste criticità: velocizzare l'attuale time to market dei prodotti italiani sul mercato estero, accrescere la competitività del Made in Italy e creare nuova occupazione in tutta la filiera” ha concluso.

La nuova compagnia di bandiera ITA Spa punti e investe sul cargo aereo

La costituzione della nuova società Italia Trasporto Aereo SPA rappresenta un'occasione unica per segnare un cambio di passo nel cargo aereo italiano e realizzare quanto previsto dal Position Paper Cargo Aereo, elaborato nel 2017 dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in collaborazione con tutte le principali associazioni del settore, tra cui **ANAMA** (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di **Fedespedi** e aderente a **Confetra**).

*“Il cargo aereo in Italia ha un grande potenziale, frenato da una **debolezza strutturale** che ha tre cause principali: **infrastrutture obsolete**, una **mancata strategia di sviluppo del trasporto merci** e **l'assenza di una compagnia di bandiera focalizzata sul cargo aereo** – ha dichiarato **Alessandro Albertini, Presidente di ANAMA e Vicepresidente di Fedespedi**, a commento dell'audizione parlamentare – **Il trasporto aereo delle merci in Italia rappresenta il 26% del valore economico delle esportazioni italiane extra UE. Tuttavia, oltre 300.000 tonnellate di merci aeree con destinazione o origine Italia - ovvero il 30% delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende - utilizzano tratte aeree in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei nostri competitor; merci che infine raggiungono i nostri hub logistici su strada, con un forte impatto negativo su tempistiche e ambiente. Non è un caso se Milano Malpensa, principale hub cargo italiano, è solo al 9° posto in Europa**”.*

*“Si tratta di una perdita considerevole di quote di mercato a favore dei competitor, che va a detrimento del valore e dell'efficienza non solo del cargo aereo italiano ma di tutta la filiera produttiva italiana – denuncia il Presidente Albertini -Un **vettore di bandiera attivo nel trasporto merci aereo** è la chiave per superare queste criticità: **velocizzare l'attuale time to market dei prodotti italiani** sul mercato estero, accrescere la **competitività del Made in Italy** e creare **nuova occupazione in tutta la filiera**”.*

Prosegue Albertini: *“L'Italia è il **5° Paese in Europa per volume di merce movimentata via aerea**. La nuova ITA Spa punta sul cargo come asset strategico e investe in quelli che per noi sono i fattori di competitività e crescita: creare una **struttura dedicata al cargo**, fare di **Malpensa l'hub cargo di riferimento per la logistica italiana e del Sud Europa** e **investire su flotte moderne e green, tratte a lungo raggio, servizi altamente digitalizzati e integrati in soluzioni innovative**”.*