



RASSEGNA STAMPA

Maggio 2021

Rapporti

Logistica

Gli investimenti

VITO DE CEGLIA

La roadmap che il governo ha inviato a Bruxelles contiene un ampio capitolo per trasporti e logistica. Ma il filo conduttore è l'innovazione. Per accelerare la crescita

Cura del ferro per passeggeri e merci, porti elettrificati, snellimento delle operazioni di sdoganamento delle merci, dematerializzazione dei documenti di viaggio, digitalizzazione delle supply chain, attuazione dello sportello unico doganale (SuDoCo) ed estensione dell'interoperabilità della Piattaforma logistica nazionale.

Sono i pilastri su cui si fonda la roadmap verso la transizione energetica e digitale del settore dei trasporti e della logistica, tracciata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che il governo ha inviato a Bruxelles. Più di 10 miliardi di euro sono le risorse previste per i trasporti puliti e 31,4 miliardi di euro sono invece le risorse complessive messe a bilancio per le "infrastrutture sostenibili", da investire entro il 2026, di cui 25,1 miliardi in arrivo dal dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 6,3 miliardi dal Fondo complementare.

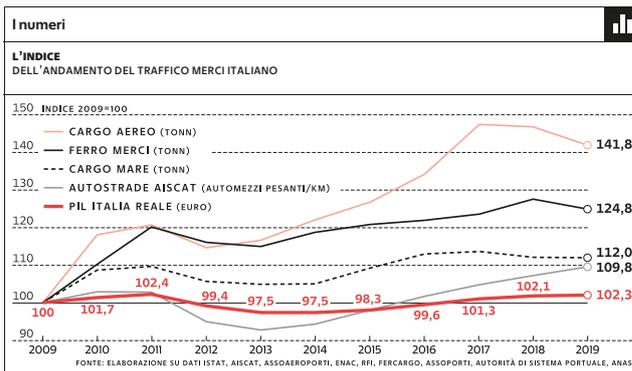
Il grosso degli investimenti, 24,7 miliardi di euro, è destinato al trasporto ferroviario per invertire un trend che vede l'Italia ancora troppo sbilanciata sulla gomma: "Il 90% del traffico di passeggeri avviene oggi su strada (860 miliardi di passeggeri/km all'anno) - premette il Pnrr - mentre sulle ferrovie viaggia solo il 6% dei passeggeri, rispetto al 7,9% in Europa, con la conseguenza che il settore del trasporto risulta tra quelli maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti, con un contributo pari al 23,3% delle emissioni totali di gas serra".

In assenza di collegamenti ferro-



MARCO DI LAURO/GETTY

Ferrovie e porti, la strada è hi-tech ecco opere e fondi pronti nel Pnrr



24,7

MILIARDI

È la cifra destinata al trasporto ferroviario per invertire il trend

250

MILIONI

Gli incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per la logistica

Il personaggio



Enrico Giovannini
ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

viali efficaci ed efficienti, segnala il Pnrr, "il trasporto su strada rimane l'opzione principale anche per le merci che in Italia viaggiano per circa il 54,5% su strada (circa 100 miliardi di tonnellate-km) e per circa l'11% su rotaia, rispetto al 18,7% circa in Europa, con conseguenti congestioni e problemi di sicurezza lungo le arterie autostradali". Per aumentare i volumi delle merci su rotaia, secondo il Pnrr, è necessario quindi aumentare la capacità della rete e dei nodi ma occorre migliorare anche i collegamenti tra la rete ferroviaria e i porti e gli aeroporti. In questo ambito, "la strategia per una mobilità intelligente e sostenibile dell'Ue indica l'obiettivo di aumentare il traffico merci su rotaia del 50% entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050". Ulteriori nodi da affrontare

Il grosso degli investimenti del piano di resilienza italiano è destinato al trasporto ferroviario

riguardano il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi digitali nei porti e negli aeroporti e più in generale la competitività del sistema della logistica. «Leggere nel Pnrr che lo Stato si impegna a rendere finalmente operativo il SuDoCo, ad adottare la "lettera di vettura elettronica", a favorire il convenzionamento esterno dei laboratori di verifica sulla merce e a recepire le istanze di modernizzazione della attuale normativa che regola le spedizioni internazionali, rappresenta il coronamento di quella Bassanini delle merci che presentammo un anno fa a governo e Parlamento» dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra. Nel Piano ci sono oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche. «Non più quindi solo misure verticali come ferro-

bonus, marebonus, rinnovo flotte, ma finalmente strumenti di politica industriale per accompagnare la crescita dimensionale e competitiva delle nostre imprese a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati» aggiunge Nicolini sottolineando che «anche su porti e trasporto ferroviario si va nella giusta direzione: cura dell'acqua e cura del ferro restano le migliori azioni si possano mettere in campo per un sistema logistico più sostenibile e green». Direzione che Assoporti, l'associazione dei porti italiani, pare condividere giudicando in modo positivo gli oltre 3 miliardi di euro di investimenti inseriti nell'ultima bozza del Pnrr in favore della portualità italiana. «Nello specifico - segnala l'associazione - sono previsti una serie di stanziamenti per la sostenibilità ambientale nei porti (green ports). Si va dallo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, agli interventi per l'aumento selettivo della capacità portuale e per l'ultimo e il penultimo miglio stradale e ferroviario. Sono previsti inoltre fondi per l'efficiamento energetico e per l'elettrificazione delle banchine».

Il presidente di Assoporti Daniele Rossi ringrazia, ma avverte: «Siamo stati sentiti nelle scorse settimane e prendiamo atto che le infrastrutture portuali sono state inserite nella programmazione. Bene gli investimenti, però ora andiamo avanti con le riforme di alcune norme per la realizzazione delle opere infrastrutturali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Botta (Spediporto): “Semplificazione doganale e interscambio dati gli ingredienti per la competitività logistica”

Risale all'ottobre 2010 la Direttiva europea nota come RDF (Reporting Formalities Directive), che aveva lo scopo di armonizzare le procedure amministrative relative al trasporto marittimo nell'UE, e invitava gli stati membri ad adottare sistemi elettronici per la trasmissione dati e a renderli disponibili per gli scambi. Nel 2016 la stessa Commissione ha però concluso che gli obiettivi della stessa Direttiva non erano stati raggiunti. Una possibile risposta al perché di questo fallimento è stata data da Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, nel corso di un webinar dal titolo 'Digital customs simplification and Innovative Federative Services in maritime & logistic sector: challenges and opportunities' (qui [il video dell'incontro on line](#)), organizzato da Circle nell'ambito della rassegna Connecting Eu Insights.

Il confronto con la Germania, ha evidenziato Botta, mostra infatti un notevole 'spread'. Secondo il Logistics Performance Index della Banca Mondiale, ad esempio i tedeschi sono al primo posto per livello delle procedure doganali (l'Italia all'11esimo), per infrastrutture (contro il 18esimo della Penisola). Sul fronte del tracking&tracing la Germania raggiunge invece la seconda posizione mentre l'Italia è al 18esimo posto.

L'assenza di vera semplificazione e di pratiche di condivisione dei dati sono, secondo il Dg di Spediporto, le ragioni alla base delle scarse performance. Da un lato non si può non notare quante siano le piattaforme al servizio degli operatori (Pmis, Aida, Trovatore, i vari Pcs, nonché la Pln per citarne solo alcuni), dall'altro sia la Pubblica Amministrazione sia gli stessi privati tra loro richiedono per singola operazione di import export oltre 50 tipi di documenti. Una situazione che, più o meno direttamente, si riflette nelle classifiche del Logistics Performance Index anche in altri due modi. Il primo è che l'Italia, come paese, si colloca oltre la 50esima posizione (Per un confronto, basti pensare che la Germania è prima, la Svizzera è 13esima e la Francia è 15esima), il secondo è che nessuna azienda italiana risulta nelle posizioni di vertice dell'elenco degli operatori (Savino Del Bene, la prima a comparire nella lista, è 21esima).

La ricetta proposta da Botta prevede una spinta sulla semplificazione, che ha tra i suoi elementi l'approdo a un unico Pcs (Port Community System) per tutti i porti ([punto peraltro presente nel Pnrr](#)), a sua volta integrato con la Single Window per i controlli, l'implementazione di tecnologie smart quali internet of Things, e l'implementazione di Zes e Zls.

Per quel che riguarda in particolare i porti della AdSP del Mar Ligure occidentale, Spediporto nell'incontro organizzato da Circle ha rilanciato la sua proposta di [rendere la Valpolcevera una Green Logistics Valley](#), con un port corridor che goda di procedure doganali semplificate, un corridoio interno integrato con la Zls, l'utilizzo del 5G (grazie al BlueMedProject).

Restando nell'ambito degli scali liguri, da evidenziare nel webinar anche la presentazione del

progetto 'International Fast and Secure Corridor' che vede coinvolti i porti di La Spezia e Casablanca. L'obiettivo nella prima fase pilota è di approntare un controllo di sicurezza automatizzato sull'integrità dei sigilli e sul riconoscimento del codice del contenitore; di ridurre il tempo di permanenza nelle aree portuali e di transito lungo le rotte terrestri e per l'avvio di una sperimentazione di 'data exchange' tra la Single Window del Marocco, Portnet – e i porti europei (E-seals, Manifest).

Il Pireo, la base cinese per travolgere l'Europa

Con il ritardo che contraddistingue sovente l'azione comunitaria, Bruxelles mercoledì ha lanciato lo "scudo" per difendere le aziende europee dalle scalate di attori stranieri sussidiati dagli Stati di appartenenza. La diretta interessata della legge che deve essere approvata da Consiglio e Parlamento Ue è la Cina che da tempo ha messo gli occhi su società, asset e infrastrutture del Vecchio Continente per sviluppare quella che ormai tutti conoscono come la Nuova Via della Seta. L'iniziativa presentata dalla Commissaria all'Antitrust Margrethe Vestager fa il paio con altri tentativi di introdurre una deterrenza rivolta agli investimenti stranieri "sussidiati", come il "[Libro Bianco](#) sulle sovvenzioni estere nel mercato unico" e una proposta di Regolamento del 2019 poi abortita. Ma ora i tempi sono cambiati, o quantomeno a Bruxelles se ne sono accorti: "Quando apri la tua casa agli ospiti, ti aspetti che rispettino le regole della casa. Questo deve valere anche per nel mercato interno", ha sottolineato Vestager. D'altronde, nel 2019 più di sette trilioni di euro di investimenti diretti esteri sono approdati su suolo europeo, sintomo della grande capacità attrattiva del mercato Ue ma pure campanello d'allarme nel caso in cui la presenza straniera non rispetti le regole che i competitor europei sono invece costretti a seguire. A questi ultimi, gli uffici della Dg Comp guidati dalla Vestager non hanno lesinato negli anni richieste di chiarimenti, integrazioni, correzioni o addirittura veti su operazioni commerciali mentre per le orecchie delle società extra-Ue suonava da un altro spartito.

Lo scudo, in sintesi, funziona così: le aziende che ricevono oltre 50 milioni di euro di sovvenzioni estere e cercano di rilevare attività in Ue per oltre 500 milioni di euro o partecipare a contratti d'appalto da almeno 250 milioni di euro dovranno notificare l'operazione a Bruxelles e ottenere la sua approvazione.

Ora: se c'è un caso emblematico di come la presenza cinese abbia stravolto la concorrenza all'interno del mercato europeo è la Grecia. Ad Atene si deve guardare, non all'Acropoli ma più in basso, dove la città si bagna nel mare: il Pireo. Come noto, travolto dalla crisi finanziaria, nel 2009 l'allora governo guidato da Giorgos Papandreou avviò la vendita alcuni asset nazionali per ripagare i debiti e scongiurare un default dello Stato e l'uscita della Grecia dall'eurozona. Tra gli asset inseriti nel vasto programma di privatizzazioni ce n'erano alcuni molto ambiti ma il pezzo pregiato della mercanzia era senza ombra di dubbio il porto di Atene. Ad accaparrarselo fu il gruppo Cosco, dove Cosco sta per China Ocean Shipping Company: colosso statale cinese, all'epoca quinta ma nel tempo diventata la terza compagnia di navigazione al mondo dopo Maersk e Msc. Tra le rabbiose proteste sindacali e uno sciopero dei portuali a oltranza, Cosco nel 2009 si assicurò la gestione dei terminal cargo del Pireo, principale porto del Mediterraneo orientale, impegnandosi a costruirne un altro ed a portare il traffico da 600mila a 800mila container nel giro di pochi mesi. Nel dettaglio la concessione ai cinesi di due moli era per 35 anni, e la Cosco avrebbe dovuto pagare in totale un miliardo di euro. Ma il valore economico dell'operazione, si diceva allora, doveva essere complessivamente di 4,3 miliardi tenendo conto degli accordi per la divisione degli utili e degli investimenti che l'impresa statale del Dragone si impegnava a fare.

L'appetito vien mangiando e Cosco, nel 2016, è andata oltre rilevando il 51% non dei moli ma dell'intera Autorità Portuale, prendendo così possesso di tutto il porto: costo dell'operazione, 280

milioni di euro più altri 88 milioni per rilevare dopo cinque anni un altro 16% della Piraeus Port Authority (PPA) a determinate condizioni e investimenti da parte del governo.

Così la Cina ha fatto del Pireo il suo primo vero mattone della nuova Via della Seta, un ponte per l'espansione commerciale e industriale asiatica in Europa, con massicci investimenti non solo nei terminal, ma anche nella logistica, nelle riparazioni navali e nel turismo. Il dato che conta è il seguente: i cinesi si sono assicurati il controllo del porto della Grecia fino al 2052. Nel Pireo Cosco opera sia da terminal operator ma pure concessionario, cliente e fornitore di se stesso. E punta ad allargarsi ancora, costruendo il quarto terminal container, al momento in ritardo a causa di intralci burocratici e della titubanza delle autorità pubbliche che devono fare i conti anche con l'altra faccia della medaglia: le resistenze locali. Il sindaco della città portuale (nonché proprietario della squadra di calcio Olympiacos FC) si è fatto promotore dei dubbi nei confronti dell'espansionismo cinese con progetti sempre più invasivi che contemplano, per esempio, la costruzione di quattro hotel di lusso all'interno del porto.

Poco importa perché l'arrivo dei cinesi ad Atene ha garantito quell'exploit dei traffici che Pechino aveva promesso. I numeri parlano da soli: nel 2009 il porto del Pireo movimentava meno di 700mila Teu (unità di misura per i contenitori da 20 piedi). Nel 2014 ne movimentava 3,6 milioni, nel 2019 è arrivato a 4,9 milioni. "Nel 2010", racconta all'HuffPost Alessandro Panaro, direttore Osservatorio Traffici Marittimi di SRM Intesa Sanpaolo, "il Pireo non era affatto competitivo, Valencia faceva quattro volte i suoi contenitori, Tanger Med ne faceva già due milioni, Port Said tre e mezzo mentre il porto greco non arrivava a farne uno. Da quando è arrivato il colosso cinese è diventato il secondo porto del Mediterraneo e oggi muove più di cinque milioni di Teu". Pechino ha visto tutta la potenzialità dell'infrastruttura portuale e non se l'è lasciata sfuggire appena è stato avviato il programma di privatizzazioni statali da parte della Taiped, l'ente greco per la Valorizzazione delle Proprietà dello Stato: "È chiaro che la vicenda greca è avvenuta in un contesto particolare, dove il governo era schiacciato dal peso del debito. Non sappiamo se in un contesto diverso ne avrebbe ceduto il controllo", continua Panaro.

Per certi versi il caso del Pireo rappresenta un altro dei costi nascosti e indiretti delle politiche di austerità praticate dall'Unione Europea durante la crisi del debito e oggi considerate unanimemente superate. L'ingresso prepotente dei cinesi nel Mediterraneo non è stato indolore per gli altri porti europei, italiani inclusi, costretti a competere con un colosso pubblico di uno Stato estero mentre loro sono da sempre vincolati al rispetto delle norme europee sugli aiuti di Stato. Per questo l'iniziativa della Commissione per istituire uno scudo anti-scalate è stata accolta positivamente: "In passato erano stati fatti dei tentativi ma gli Stati membri decisero poi di fare da sé", dice all'HuffPost Marco Conforti, vicepresidente di Confetra e delegato italiano nel board di Feport, l'associazione europea dei terminalisti portuali. "Non c'era accordo sulla definizione di asset strategico, alcuni Paesi ancora non avevano norme sul golden power, insomma non si trovò una intesa. Fatto sta che mentre Bruxelles era inflessibile sugli aiuti di Stato per le aziende comunitarie, non disponeva di armi per resistere agli investitori stranieri sussidiati dai Paesi di appartenenza". Una guerra impari permessa dalle stesse norme europee sulla concorrenza a tutto vantaggio degli attori stranieri. "Ma è chiaro che se tu cinese vieni qui lo devi fare stando alle mie regole, o almeno così avrebbe dovuto funzionare. Speriamo che questa sia la volta buona", è l'auspicio di Conforti.

L'interesse del governo di Pechino per il porto greco non è casuale. Il 60% del commercio cinese avviene via mare e la Cina è leader mondiale del trasporto su nave, con una quota del 35% sul traffico container. E "hanno eletto lo scalo di Atene al centro della loro strategia di investimento per la Via della Seta, una strategia molto più ampia che incrocia punti chiave e snodi dei traffici. Si guarda a come si sono posizionati all'ingresso di Suez, del Mar Nero, e nel Nord Europa", continua Panaro di Srm-Intesa. Cosco ha infatti partecipazioni anche in altri scali europei come nei terminal

container di Rotterdam (primo porto d'Europa), Anversa, Zeebrugge, Bilbao, Valencia e scali ferroviari di Madrid e Saragozza, mentre un altro colosso pubblico di Pechino, China Merchant, detiene invece una quota di minoranza a Marsiglia.

Tornando alla Grecia, l'arrivo di Cosco nel Pireo ha avvicinato molto Atene e Pechino anche sul piano politico. Nel 2019 Xi Jinping e il presidente greco da poco eletto Mitsotakis hanno celebrato la collaborazione portuale, ricordando come il progetto abbia favorito la creazione di diecimila posti di lavoro. Altro esempio dell'influenza cinese su Atene è la decisione della Grecia nel 2017 di bloccare una dichiarazione dell'Unione Europea all'Onu nella quale si criticava la Cina per il suo scarso rispetto dei diritti umani. Le conseguenze del predominio cinese però travalicano anche i confini nazionali e hanno ripercussioni anche economiche sugli altri Paesi dell'Ue.

L'ingombrante presenza di Cosco nel Mediterraneo ha avuto "un impatto diretto su tutti i porti del Mediterraneo, inclusi quelli italiani", spiega Panaro. I numeri sono lì a testimoniare: se il traffico contenitori in Grecia è cresciuto di oltre il 600% in Italia ha subito variazioni ben più contenute. Secondo un report Srm nel 2016 l'Italia muoveva 10,5 milioni di Teu, nel 2020 poco meno di 10,7 milioni. Ironico se si pensa che 10 milioni di Teus è grossomodo l'obiettivo verso cui sta navigando Cosco grazie al solo porto del Pireo.

La vocazione naturale al transhipment (cioè al trasbordo, dove avviene la rottura di carico della merce che poi si muove nei porti di approdo) del Pireo a causa della debolezza delle infrastrutture retroportuali e intermodali della Grecia ha certamente contribuito poi al graduale declino di scali italiani come Cagliari e Taranto, mentre Gioia Tauro è riuscita a resistere all'egemonia cinese nel Mediterraneo grazie agli investimenti di Msc. Il porto pugliese è rimasto chiuso al traffico dei contenitori dal 2015 dopo l'addio di Evergreen, la compagnia di navigazione taiwanese della portacontainer Ever Given rimasta bloccata a Suez poche settimane fa, e ha riaperto solo quest'anno con l'arrivo di Yilport e Cma Cgm nel molo polisettoriale. Il maggiore declino lo ha vissuto Cagliari dopo l'addio del terminalista Contship: se a metà degli anni 2010 arrivava a trasbordare tra i quattrocento e seicentomila Teu, quest'anno supera a malapena diecimila Teu.

È chiaro che i fattori che hanno portato al declino dei porti di transhipment italiani sono variegati. D'altronde un terminal container per arrivare a break even (punto di pareggio tra entrate e uscite) deve fare almeno il 40% di traffico gateway (cioè connesso e diretto al traffico dell'entroterra). Oppure, se si occupa di pure transhipment, deve movimentare almeno quattro milioni di Teu. L'Italia, in passato, aveva ben tre di porti dedicati al solo transhipment: oggettivamente troppi. Ma la spietata concorrenza cinese non ha aiutato. Come si legge in un Position Paper del 2018 di Confetra, "con gli investimenti nella Via della Seta il livello della competizione si innalza fortemente", anche per l'Italia, verso la quale Pechino non ha lesinato il suo interesse. Qualche mese fa ha fatto discutere l'ingresso dei terminalisti di Amburgo nella concessione per la nuova Piattaforma logistica di Trieste, ma pochi ricordano che prima dei tedeschi erano stati i cinesi ad avere mire sull'infrastruttura nuova di zecca dello scalo giuliano. C'è poi la presenza della solita Cosco e di Qingdao nel terminal di Vado Ligure con una partecipazione azionaria complessiva del 49% mentre il restante 51% è dei danesi di Maersk. "In Italia siamo un po' più dubbiosi e un po' più restii nei confronti di Pechino, ma ogni investimento estero è benvenuto purché avvenga nel rispetto delle regole e della reciprocità", conclude Panaro.

"Sugli investimenti cinesi bisogna vigilare perché non è giusto che alcuni attori operino secondo le regole del mercato e altri invece siano sussidiati dagli Stati. Questo comporta dei rischi, che sono maggiori nel caso degli Stati altamente indebitati", conclude Conforti di Confetra. Nel caso della Grecia Pechino ha messo le mani su una infrastruttura logistica strategica dalle potenzialità enormi approfittando della crisi finanziaria del 2009. "D'altronde", conclude Conforti, "secondo John

Adams che ci sono due modi di conquistare e dominare una nazione: uno è con la spada, l'altro è con il debito". L'Europa è avvisata, l'Italia - col suo immenso debito pubblico - pure.

La tecnologia blockchain in aiuto degli esportatori per abbandonare la resa Ex Works

Il tema della resa Ex Works (franco fabbrica) e dei suoi limiti, più volte affrontato da associazioni come Fedespediti e Confetra negli ultimi mesi, è tornato a essere alla ribalta con un webinar dedicato, organizzato da Accudire, Zpc e Ormesani, in cui si è parlato anche di come la tecnologia blockchain possa aiutare chi voglia almeno in parte riprendere il controllo diretto della distribuzione della propria merce.

Fedespediti in particolare da tempo sta puntando l'attenzione su questa pratica (che prevede che le aziende esportatrici non controllino direttamente la distribuzione dei propri prodotti, fornendo solo documenti necessari al trasporto e all'esportazione), ancora dominante tra le aziende italiane e che porta al rischio di perdere competitività. In particolare si stima che la resa franco fabbrica sia adottata dal 73% delle imprese, con punte del 91% in Veneto, contro il 30% di quelle tedesche, francesi e spagnole.

“Delegare l'organizzazione della catena logistica al compratore estero, che si avvarrà di infrastrutture (porti, aeroporti) e fornitori esteri, rappresenta una perdita di opportunità di business per il nostro Paese” ha evidenziato Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, durante l'incontro on line. Moretto ha ribadito come sia “necessario scegliere i giusti termini contrattuali e valorizzare la gestione professionale della supply chain da parte di un consulente esperto. Questo significa controllo dei flussi per la manifattura, ma anche sviluppo e maggiore competitività per l'industria logistica italiana”.

Al webinar ha partecipato anche Alfonso Santilli, Presidente di Credimpex Italia, componente del Gruppo di lavoro di revisione degli Incoterms 2010 e 2020 di Icc Italia. Anche Santilli ha ricordato i rischi nell'uso della resa ex works, ad esempio nella fase di caricamento della merce, nella regolazione del prezzo, nella gestione dei crediti documentari e nella relazione con le banche, invitarlo a utilizzarla “con molta attenzione per prevenire situazioni di rischio”.

Nell'occasione si è però posto anche l'accento su come il digitale e l'uso della blockchain possano favorire l'adozione di altre rese semplificando i processi e riducendo i costi. In particolare Abramo Vincenzi, Amministratore delegato di Accudire Srl, che ha realizzato una piattaforma dedicata all'utilizzo della blockchain nel mondo delle spedizioni, ha messo in luce come questa tecnologia innovativa permetta a tutti i soggetti della filiera di semplificare i processi e interagire in modo trasparente, garantendo immutabilità e certezza nella trasmissione dei dati. Nel mondo delle spedizioni in particolare la blockchain consente di **eliminare i processi manuali nella gestione dei documenti, e i relativi errori, di velocizzare le operazioni e ridurre i costi**. Tra i diversi vantaggi viene inoltre citato il fatto che permette di **dimostrare l'avvenuta uscita delle merci dall'Ue (Visto Uscire) per le spedizioni transfrontaliere e la prova di effettiva consegna per i flussi intra Ue (Cmr), anche per darne evidenza in tempo reale all'Agenzia delle Entrate per il rispetto del regime di non imponibilità dell'Iva**.

L'importanza del controllo diretto delle spedizioni è stato affrontato anche da Zeno Poggi, Amministratore delegato di Zpc Srl, che si è soffermato **sull'impatto delle barriere commerciali, delle sanzioni economiche e delle restrizioni internazionali**, evidenziando come questo permetta all'esportatore di essere certo che la merce non finisca ad esempio in paesi sotto embargo o che non venga affidata dal compratore a vettori inclusi nelle blacklist internazionali, prevenendo sanzioni anche di carattere penale.

Andrea Ormesani, Vicepresidente di Confetra Nord Est, a.d. di Ormesani Srl e di Cad Ormesani Srl, ha sottolineato la necessità per l'esportatore di gestire direttamente, o tramite consulenti, l'attività doganale, anche per assicurare una **corretta compilazione dei documenti, conoscere le informazioni che si trasmettono all'Agenzia delle dogane e prevenire sanzioni che vanno dal 100% al 200% dell'Iva.**

Ripartiamo davvero!

Focus

«Logistica e trasporti, una frenata continua Il governo ci aiuti nei rapporti con l'estero»

Il presidente di Assotosca, Bartoli, valuta con preoccupazione l'andamento del mercato nel settore dello scambio di merci
«Le compagnie aeree e navali fanno di tutto per alzare i prezzi e i prodotti italiani sono molto danneggiati. I ministeri devono intervenire»

di Lisa Ciardi

Negli ultimi due anni, parallelamente alla pandemia, il settore delle spedizioni e del trasporto merci ha subito contraccolpi enormi e una crisi senza precedenti. Non solo per le conseguenze del Coronavirus sia sulle richieste del mercato che sulla logistica, ma anche per una serie di altri eventi: dalla Brexit al blocco del canale di Suez. A fare il punto della situazione è Mario Bartoli, presidente di Assotosca, l'Associazione Toscana Spedizionieri Corrieri e Autotrasportatori.

Qual è la situazione attuale?

«Ancora è molto incerta: per capire come si evolverà nei prossimi mesi dobbiamo vedere come andrà avanti la vaccinazione, nodo essenziale per uscire dalla pandemia e dalle limitazioni. A ora le difficoltà restano tante: molte aziende nostre associate operano nell'export e in questo ambito la crisi è profonda. Diverse compagnie aeree e navali hanno interrotto o ridotto i collegamenti. Non solo: i pochi spazi a disposizione vengono messi all'asta a prezzi sempre più alti».

Mancano slot per il trasporto merci?

«Sì, i voli sono stati ridotti in modo importante, mentre per il trasporto via mare le compagnie dicono di non avere spazi vuoti, salvo poi venderli all'asta a prezzi spesso raddoppiati. Ciò accade benché le aziende della logistica abbiano già contratti in essere con le compagnie aeree e navali, che però non rispettano i patti. Serve un supporto immediato del Governo alle associazioni del settore e alle aziende».

Che conseguenze ha questa situazione sull'economia italiana?

«Pesanti, anche se diverse da un settore all'altro. Ad esempio nell'ambito dell'agroalimentare, queste dinamiche hanno fatto salire molto i prezzi e i tempi di consegna della merce nei mercati di destinazione, col rischio di far perdere terreno in modo definitivo ai prodotti italiani rispetto a quelli di altri Paesi. Negli Stati Uniti, per esempio, questo fenomeno sta già avvenendo. Relativamente alla moda e alle grandi griffe è più difficile arrivare alla perdita di fette di mercato, ma sicuramente le vendite

IL CASO CINA

«Il Paese del Dragone contesta i nostri dazi ma quando serve a loro ci applicano costi maggiorati...»



Logistica e spedizioni: le difficoltà di un settore. A destra, Mario Bartoli (Assotosca)

vengono danneggiate».

Come associazione come vi state muovendo?

«Tramite Confetra e altre associazioni abbiamo portato questi temi sui tavoli dei ministeri per garantire agli operatori del settore gli spazi giusti ai prezzi cor-

retti. I Ministeri, a partire da quelli degli esteri e dei trasporti, hanno voce in capitolo sulla questione e possono muoversi attraverso rapporti bilaterali e relazioni internazionali. La Cina per esempio protesta se noi mettiamo i dazi ma se serve spa-



zio per le nostre merci su navi o aerei cinesi vengono sistematicamente applicati prezzi più alti».

Cosa servirebbe per ripartire?

«Oltre agli interventi ministeriali sulle dinamiche della logistica e dei trasporti occorre investire in digitalizzazione, sostenere il settore e favorire il credito bancario con condizioni agevolate sia a livello di velocità che di costi. Solo così possiamo aiutare gli imprenditori a investire davvero sulla ripartenza, ad avere fiducia e a commettere sul futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Addetti specializzati: più formazione «Digitalizzazione, la nuova frontiera»

L'associazione al lavoro per far crescere giovani in maniera professionale

Assotosca, l'Associazione Toscana Spedizionieri Corrieri e Autotrasportatori, è sempre rimasta attiva durante i mesi della pandemia. Tante le attività che sono state organizzate per continuare a garantire assistenza alle 92 aziende associate, che danno lavoro a circa 5mila addetti. Un settore cruciale non solo per il numero di occupati, ma anche perché dalla sua operatività dipende la fortuna dei tantissimi settori dell'economia italiana incentrati sull'export. In questi mesi, oltre a svolgere un ruolo di continuo stimolo nei confronti delle istituzioni, Assotosca ha avviato anche l'iter per dare vita a una scuola che possa formare gli addetti del settore del futuro. Il settore richiede infatti professionalità sempre più specializzate.

«In questo momento stiamo inoltre cercando di lavorare a un sistema di digitalizzazione delle dogane - spiegano da As-



La formazione, un elemento chiave

sotosca - che possa permettere di ridurre i tempi di blocco delle merci ai confini, ottimizzando il servizio e riducendo i costi». Ai problemi della pandemia si sono poi aggiunti altri problemi: dal blocco (fortunatamente temporaneo) del canale di Suez alle conseguenze della Brexit. «In passato, quando l'Inghilterra era parte dell'Unione Europea, si circolava liberamente - spiegano da Assotosca - mentre

adesso occorre per superare le dogane e i tempi si sono molto allungati. Mentre prima ci si prenotava e ci si imbarcava, con la sola accortezza di trovare spazio sul traghetto o nei passaggi dal tunnel sotto la Manica, oggi c'è una frontiera dove è possibile dover stare in attesa qualche ora come diversi giorni».

Anche in questo caso dunque l'obiettivo è cercare di sensibilizzare i governi a iter più snelli e rapidi. L'Associazione Toscana Spedizionieri Corrieri e Autotrasportatori è aderente a Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali) e Fedit (Federazione italiana trasportatori). Il Consiglio direttivo di Assotosca è attualmente composto da quattordici membri, inclusi il presidente e il vice, ed è diviso nelle due sezioni: corrieri e spedizionieri.

L.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI IMPRENDITORI

«Accesso al credito determinante»



1 Fabrizio Toti

Firenze

(Director area manager e luxury & fashion Jas Jet Air Service SpA).

In questi mesi di Covid abbiamo svolto un'azione di sensibilizzazione verso le istituzioni e per dar vita a una scuola per formare gli addetti del futuro.



2 Paola Viti

Prato

(Responsabile affari generali Cecchi Logistica) Importante l'intervento del governo per la ripresa di logistica e dei trasporti essenziali per l'export. Cruciali le tematiche del credito, digitalizzazione e snellimento burocratico.



3 Simone Ghelardini

Scandicci

(Air corporate director Savino Del Bene Spa) Per fare previsioni bisogna capire come procederà la campagna vaccinale. Questa è la strada principale per tornare alla normalità e far ripartire l'economia.

Ansa Economia

Imprese, crisi pesa, garantire la liquidità

Lettera a istituzioni, in dl misure efficaci e subito operative



- RIPRODUZIONE RISERVATA

CLICCA PER
INGRANDIRE +

Abi, Alleanza delle Cooperative (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, CIA, CLAAI, CNA, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confimi Industria, Confindustria, Copagri hanno inviato una lettera alle Istituzioni, in cui si chiede di continuare a garantire la necessaria liquidità alle imprese.

La crisi sanitaria continua a incidere negativamente sulle attività di impresa.

Le rappresentanze ritengono importante che il dl in corso di definizione (Sostegni bis) contenga misure di semplice applicazione, effettivamente efficaci e immediatamente operative, senza prevedere l'emanazione di una regolamentazione secondaria per la piena operatività.

Le imprese insistono innanzitutto su una proroga delle cosiddette moratorie perché possano esplicitare i loro effetti senza soluzione di continuità con le moratorie in essere. Inoltre, occorre che siano di automatica applicazione, evitando complicazioni burocratiche.

Appello imprese a Istituzioni: continuare a garantire liquidità Necessaria proroga delle moratorie, no complicazioni burocratiche

Roma, 11 mag. (askanews) – Appello delle imprese italiane alle Istituzioni per chiedere che vanga ancora garantita la liquidità necessaria a superare la fase emergenziale.

L'Abi, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, Cia-Agricoltori Italiani, Clai – Confederazione Libere Associazioni Artigiane Italiane, Cna – Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confimi Industria, Confindustria, Copagri hanno inviato una lettera alle Istituzioni italiane con la richiesta di continuare a garantire la necessaria liquidità alle imprese. La crisi sanitaria determinata dal Covid-19 “continua a incidere negativamente sulle attività di impresa”.

Le rappresentanze delle imprese ritengono importante che il Decreto legge in corso di definizione “contenga misure di semplice applicazione, che siano effettivamente efficaci e immediatamente operative, senza prevedere l’emanazione di una regolamentazione secondaria per la piena operatività”.

Con riferimento specifico alla liquidità delle imprese, è innanzitutto “necessaria una proroga delle cosiddette moratorie e che queste possano esplicare i loro effetti senza soluzione di continuità con le moratorie in essere”. Inoltre, “occorre che siano di automatica applicazione, evitando complicazioni burocratiche”.

Dal lato dei finanziamenti garantiti, la prosecuzione della crisi, di particolare profondità soprattutto in alcuni settori economici, rende ineludibile una proroga delle misure del Dl Liquidità in coerenza con la proroga dal Temporary Framework.

Inoltre, è essenziale, “per scongiurare il rischio che le imprese vadano in difficoltà, che la durata dei finanziamenti garantiti venga significativamente prolungata mantenendo invariato il grado di copertura della garanzia pubblica così da prevedere incentivi adeguati ad allungare i piani di rimborso. La durata va portata ad almeno 10 anni, ma va considerato che vi sono settori particolarmente colpiti che hanno urgente necessità di interventi più incisivi, anche modificando le regole del Temporary Framework”.

È poi necessario che le modalità di accesso al Fondo di Garanzia PMI e alle garanzie Ismea non subiscano delle modifiche almeno fino al 31 dicembre 2021, anche con riferimento alle imprese agricole e a quelle non rientranti nella definizione europea di piccole e medie imprese.

Andrebbero comunque favorite le operazioni di rinegoziazione del debito, attraverso idonei strumenti di garanzia offerti dal Fondo di garanzia per le pmi, Sace ed Ismea.

Infine, occorre equiparare le condizioni di accesso alla “Garanzia Italia” a quelle previste per il Fondo di garanzia PMI e ampliare la possibilità di accesso alle misure di sostegno alla liquidità anche alle imprese ammesse a piani di ristrutturazione prima dell’avvio della pandemia e che si sono trovate in difficoltà a rispettare tali piani a seguito degli effetti della pandemia.

Nel 2021 spedizioni merci ripartite a ritmo sostenuto: i numeri del Fedespedi Economic Outlook

Il Centro Studi di Fedespedi ha pubblicato il 17° quadrimestrale di informazione economica “*Fedespedi Economic Outlook*” con dati e previsioni sul contesto macroeconomico (Pil, commercio internazionale, ecc.) oltre agli ultimi dati sull’import-export italiano, le tendenze nello shipping internazionale, il traffico attraverso le alpi, il traffico aereo cargo e l’andamento dell’immobiliare logistico.

Nel report si evidenzia la grande incertezza che caratterizza l’attuale fase economica. Alle preoccupazioni circa l’andamento dell’epidemia del Covid-19, i cui effetti sulla nostra economia e su quella internazionale sono stati molto gravi, fanno da contraltare, tuttavia, previsioni positive di crescita per il 2021.

La World Trade Organization stima la flessione del commercio mondiale 2020 al -5,3% (Europa -8% e Usa -8,5%), dato nettamente migliore rispetto alle previsioni. La crescita del volume degli scambi nel 2021 è prevista al +8%.

Nel primo trimestre 2021 il commercio estero italiano verso i paesi Extra Ue mostra segni di ripresa, con un +0,7% delle esportazioni e un +1,9% delle importazioni sul 2019. Ottime le performance del mese di marzo, che ha visto una crescita (rispetto a marzo 2020) delle esportazioni del +23,1% e delle importazioni del +35%. Sempre nel primo trimestre 2021 è significativa, dopo la Brexit, la flessione dell’interscambio con la Gran Bretagna: export -12,7% e import -23,3%. Rilevante anche la flessione degli scambi con gli Stati Uniti (export -13,4% e import -11,1%). Sostenuta, invece, la crescita dell’export verso la Cina (+43,3%), ulteriore sintomo del ritorno alla normalità del gigante asiatico.

Shipping

Secondo le ultime stime il traffico mondiale di container nel 2020 dovrebbe collocarsi intorno ai 174 milioni di Teu con un -1% rispetto al 2019 (*Dynaliners*). Nei primi due mesi del 2021, il traffico marittimo globale è cresciuto del +9,2% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +5,7% rispetto al primo bimestre 2019.

I principali porti italiani nel 2020 hanno movimentato 10,68 milioni di Teu, lo 0,8% in meno rispetto al 2019, una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva del Paese. Tuttavia va osservato che il volume di container movimentato dai nostri porti non varia in modo significativo da anni, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di Teu. I porti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato complessivamente 32,2 milioni di Teu con un aumento del +2,6%

rispetto al 2019 (Tanger Med +20,8%, diventato ormai il maggiore scalo del Mediterraneo). Nello stesso periodo, i porti del North Range hanno evidenziato una flessione dei loro traffici del -3,1%, con 43,8 milioni di Teu movimentati; la movimentazione nei primi 30 porti a livello mondo nel 2020 (415,7 milioni di Teu totali) ha subito una flessione del -1,0% rispetto al 2019.

Nel 1° trimestre del 2021 si registra una forte ripresa dei traffici (+13,5%) trainata dai porti cinesi e statunitensi. Più sfaccettata la situazione in quelli mediterranei, che risentono della più difficile situazione economica dei Paesi europei. Per quanto riguarda i porti italiani, nel I trimestre 2021 il traffico è rimasto sostanzialmente invariato (circa 1,3 milioni di Teu). In calo Genova (-8,6%), Livorno (-7%); bene invece Trieste (+7,8%) e La Spezia (+6,1%). Nei primi due mesi dell'anno in moderato calo Napoli (-0,5%) e Salerno (-1,8%).

Non brillano le performance dei porti Italiani secondo il Port Liner Shipping Connectivity Index (Plsci) 2020, ranking di Unctad che misura il grado di connettività di quasi 1.000 porti container nel mondo. Queste le prime 5 posizioni: Gioia Tauro (35°), Genova (44°), La Spezia (74°), Trieste (105°), Livorno (145°).

Cargo aereo

Dall'ultimo *Air Cargo Market Analysis di Iata (febbraio 2021)* si evince che: il settore cargo continua a espandersi, seguendo una curva a 'V': a febbraio 2021 è stata registrata una crescita del 9% in termini di ton-km (CTK) rispetto a febbraio 2019 e una dell'1,5% rispetto al precedente mese di gennaio. La domanda di trasporto è sostenuta non solo dai prodotti del pharma, ma anche dal boom dell'*e-commerce*. Il fattore di carico (*load factor*) rimane relativamente elevato (57%).

Nel primo trimestre del 2021 l'Italia ha visto un aumento del traffico cargo del 12,1% sullo stesso trimestre del 2020; il principale aeroporto cargo italiano, Milano Malpensa, ha segnato una crescita record del +48,4%, concentrando in questo inizio d'anno il 69% del traffico aereo merci nazionale (era il 61% nel 2020).

Valichi alpini

Il traffico ai principali valichi alpini, quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono il Brennero e il Monte Bianco (dati Frejus non disponibili), nel 2020 ha visto una flessione del -6,3% rispetto al 2019. Per quanto riguarda il traffico ferroviario, dai valichi alpini della Svizzera sono transitate merci per 25,008 Mio.t, con una flessione del -6,1% sul 2019.

Confetra, 75mo anniversario: Il 4 giugno l'evento con i ministri dei trasporti degli ultimi 25 anni

Roma - Tante le adesioni delle numerose personalità politiche che, nell'ultimo quarto di secolo, hanno ricoperto lo "scranno" di Porta Pia: Bersani, Burlando, De Micheli, Delrio, Lupi, Treu. «Sarà una mattinata utile a **rileggere 25 anni di politiche per i trasporti, le infrastrutture, la logistica**» - ha commentato il **presidente di Confetra Guido Nicolini** presentando l'evento «ed avremo con noi tutti i past president Confederali: **Albini, Forti, Marcucci, Smeriglio, Vavassori**. Cambiano i gruppi dirigenti, ma resta saldo il ruolo dell'unico Sistema Confederale autonomo dedicato esclusivamente al nostro Settore. Abbiamo profonde radici»- ha concluso il presidente Nicolini

Confetra: il 4 giugno evento per il 75mo della Confederazione coi ministri dei trasporti degli ultimi 25 anni

Author : com

Date : 12 Maggio 2021

(FERPRESS) - Roma, 12 MAG - Tante le adesioni delle numerose personalità politiche che, nell'ultimo quarto di Secolo, hanno ricoperto lo "scranno" di Porta Pia: Bersani, Burlando, De Micheli, Delrio, Lupi, Treu. "Sarà una mattinata utile a rileggere 25 anni di politiche per i trasporti, le infrastrutture, la logistica" ha commentato il Presidente di Confetra Guido Nicolini presentando l'evento "ed avremo con noi tutti i Past President Confederali: Albini, Forti, Marcucci, Smeriglio, Vavassori.

Cambiano i gruppi dirigenti, ma resta saldo il ruolo dell'unico Sistema Confederale autonomo dedicato esclusivamente al nostro Settore. Abbiamo profonde radici" ha concluso Nicolini.

Banche e imprese: garantire la liquidità con procedure semplici

La lettera

Proroga automatica delle moratorie, finanziamenti garantiti più lunghi

Banche e imprese scendono in campo per mettere le mani avanti rispetto a spiacevoli sorprese che si potrebbero ritrovare nel decreto Sostegni 2. Il quale, nella bozza circolata la scorsa settimana, prevedeva la proroga a fine anno di tutte le misure a supporto della liquidità delle imprese. Ma con un serie di correttivi rispetto al 2020. In particolare, la riduzione della garanzia a fronte del prolungamento della durata dei finanziamenti oltre i 6 anni (anche per chi ha già un finanziamento in essere) e la necessità di fare espressa richiesta alla banca per ottenere una proroga delle moratoria oltre fine giugno. Tutte condizioni che per le imprese possono implicare un aggravio eccessivo delle procedure. Abi, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, CIA-Agricoltori Italiani, Confederazione Libere Associazioni Artigiane Italiane, Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa,

Studi di Confindustria, infatti, allungando il periodo di rimborso dei finanziamenti garantiti da 6 a 10 anni, le imprese italiane disporrebbero di risorse per realizzare 6,8 miliardi di investimenti in più all'anno, con un impatto sul Pil pari a +0,3% nel 2021 e a +0,2% nel 2022. Abbiamo bisogno di risposte ora e non possiamo aspettare oltre. Auspichiamo, quindi, che il decreto Sostegni-bis accolga misure invocate in maniera compatta da tutti i settori produttivi. È un'occasione che il governo non può perdere per assicurare sostegno a imprese sane, con business solidi e capaci di creare valore e benessere». La bozza di decreto prevede che i prestiti possano essere allungati da 6 a 8 e fino a 10 anni. A proposito della durata dei prestiti, la lettera inviata ieri evidenzia come ci siano settori particolarmente colpiti che hanno urgente necessità di interventi più incisivi anche modificando le regole del Temporary Framework.

«Le imprese e le banche lavorano insieme per la ripresa. Con que-



**EMANUELE
ORSINI**

vice presidente
di Confindustria
con delega
sul credito

della Piccola e Media Impresa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confercenti, Confetra, Confimi Industria, Confindustria, Copagri hanno inviato ieri una lettera alle istituzioni italiane, in cui chiedono che le misure adottate siano «immediatamente operative, senza prevedere l'emanazione di una regolamentazione secondaria per la piena operatività». Si chiede una proroga automatica delle moratorie e che «la durata dei finanziamenti garantiti venga significativamente prolungata mantenendo invariato il grado di copertura della garanzia pubblica».

Sulla questione è intervenuto Emanuele Orsini, vice presidente di Confindustria per credito, finanza e fisco. «Le ferite che la pandemia ha inferto al tessuto produttivo italiano sono molto profonde e necessitano di tempo per rimarginarsi. Per le imprese, quindi, è indispensabile confermare e rafforzare gli interventi di supporto alla liquidità e introdurre misure per favorire il rafforzamento patrimoniale e il riequilibrio della loro struttura finanziaria - ha dichiarato -. Sul piano finanziario, le priorità sono due: la proroga della moratoria di legge, allungando in modo automatico le sospensioni dei finanziamenti bancari fino a fine 2021 e, soprattutto, l'allungamento dei tempi di restituzione dei debiti almeno fino a 10 anni, prevedendo una durata più lunga per i settori più colpiti. Secondo le stime del Centro

**GIOVANNI SABATINI**

Direttore Generale dell'Abi l'Associazione bancaria italiana

sta iniziativa comune delle Associazioni di imprese - ha dichiarato il direttore generale dell'Abi, Giovanni Sabatini - evidenziamo alle istituzioni la prioritaria necessità di prorogare tutti gli strumenti messi in campo per il sostegno alla liquidità, premessa per la ripartenza dei settori produttivi e degli investimenti. A fronte delle straordinarie misure europee e nazionali a sostegno delle imprese e delle famiglie rimangono delle eccessive rigidità del quadro regolamentare europeo che limitano la capacità delle banche di intervenire con soluzioni che possano salvaguardare la continuità aziendale delle imprese pure in temporanea difficoltà finanziaria - prosegue Sabatini. Occorre che tali rigidità siano modulate rispetto al contesto ancora difficile che stiamo vivendo per evitare eccessivi automatismi e negativi effetti pro-ciclici. Potenziare i sistemi di garanzia, continuare il prudente monitoraggio del rischio di credito e supportare con misure di ristrutturazione le imprese con potenzialità di recupero è la via per uscire dalla crisi senza traumi eccessivi».

-L.Ser.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confetra: evento il 4 giugno con i ministri degli ultimi 25 anni e tutti i past president

Roma – Tante le adesioni delle numerose personalità politiche che, nell'ultimo quarto di Secolo, hanno ricoperto lo "scranno" di Porta Pia: **Bersani, Burlando, De Micheli, Delrio, Lupi, Treu**. "Sarà una mattinata utile a rileggere 25 anni di politiche per i trasporti, le infrastrutture, la logistica", ha commentato il presidente di Confetra **Guido Nicolini** presentando l'evento del 4 giugno "ed avremo con noi tutti i past president confederali: **Albini, Forti, Marcucci, Smeriglio, Vavassori**. Cambiano i gruppi dirigenti, ma resta saldo il ruolo dell'unico Sistema Confederale autonomo dedicato esclusivamente al nostro Settore. Abbiamo profonde radici", ha concluso **Nicolini**.

75mo Confetra con i ministri dei trasporti degli ultimi 25 anni

13 maggio 2021 - Tante le adesioni delle numerose personalità politiche che, nell'ultimo quarto di Secolo, hanno ricoperto lo "scranno" di Porta Pia: Bersani, Burlando, De Micheli, Delrio, Lupi, Treu.

"Sarà una mattinata utile a rileggere 25 anni di politiche per i trasporti, le infrastrutture, la logistica"

ha commentato il Presidente di Confetra Guido Nicolini presentando l'evento

"ed avremo con noi tutti i Past President Confederali: Albinì, Forti, Marcucci, Smeriglio, Vavassori. Cambiano i gruppi dirigenti, ma resta saldo il ruolo dell'unico Sistema Confederale autonomo dedicato esclusivamente al nostro Settore. Abbiamo profonde radici"

ha concluso Nicolini.

RECOVERY: CONFETRA, AL VIA TASK FORCE INFRASTRUTTURE

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 14 mag. - Confetra insedia una 'Task force infrastrutture' che avra' il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci. Lo ha riferito il direttore generale Ivano Russo alla Giunta, precisando che a giorni sara' lanciato un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione mobilita' del Pnrr.

"Il 5 luglio - ha aggiunto Russo - saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con Ipsos e Sos-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilita', percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica puo' offrire al Green new deal europeo".

Il presidente Guido Nicolini ha riferito che sono state state comunicate al ministro delle Infrastrutture le designazioni per i tavoli tecnici attuativi del Pnrr. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il tavolo porti e mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalita', Fedespedi seguira' digitalizzazione e semplificazioni. P(AGI)

Ing

141408 MAG 21

Santi (Federagenti): "Oltre agli impegni per le infrastrutture servono le riforme"

Un appello lanciato oggi dal presidente di Federagenti, Alessandro Santi, a commento delle indicazioni scaturite dalla presentazione del PNRR per quanto concerne lo sviluppo delle attività direttamente o indirettamente connesse ai trasporti marittimi e al mare.

“Non abbassare la guardia” - dichiara il presidente di Federagenti - “vigilare costantemente affinché, all’affermazione di buoni principi e di tante valide intenzioni, facciano seguito fatti e azioni concreti. Non un richiamo fine a sé stesso, ma una esortazione che si basa su due considerazioni oggettive: da un lato, quella relativa a un Paese in cui il rapporto debito Pil post pandemia sta assumendo caratteristiche allarmanti richiedendo tutti gli sforzi possibili per una ripresa rapida; dall’altro, quella relativa al ruolo che l’industria del mare, e cioè trasporti marittimi, porti e logistica possono e debbono avere per trainare il Paese fuori dalle secche in cui si è arenato”.

“Alla base di tutto – sottolinea Santi – deve porsi una considerazione e quindi una consapevolezza di fondo: **senza un’attenzione concentrata e prioritaria sulla risorsa mare, le possibilità di rilancio del sistema Italia, si riducono drasticamente**, su tutti i fronti caldi, dalle interconnessioni alla produzione industriale, dal turismo alla difesa dell’ambiente”.

“Gli **impegni sulle nuove infrastrutture** indispensabili per questo settore – prosegue il presidente degli agenti marittimi nazionali – rischiano, e siamo convinti che il presidente del Consiglio ne sia pienamente consapevole, di sfociare in un nulla di fatto se non saranno **accompagnati da un cambio di passo su riforme che prevedano l’abbattimento della burocrazia, la riforma della giustizia lo snellimento e la semplificazione dei rapporti con la pubblica amministrazione** ma anche uno stop preventivo a qualsiasi rinnovata propensione verso il rafforzamento di posizioni centralistiche contrastanti con la necessità di garantire competitività ed efficienza all’intero sistema dei traffici marittimi e della portualità”.

Secondo Federagenti, anche sulle opere e le infrastrutture gli operatori, e in primis gli agenti marittimi, si impegnano a mantenere alto il livello di sorveglianza, sia per un corretto impegno dei fondi disponibili, sia per evitare il rischio sempre presente di finanziamenti insufficienti o solo promessi “che trasformino opere strategiche in clamorose e dannose incompiute o dall’altro lato che progetti ambiziosi si sfaldino come neve al sole”.

“Il mare, e la pandemia lo ha fatto emergere con chiarezza – conclude Santi – rappresenta la prima risorsa e il fattore distintivo dell’economia italiana, anche nei rapporti con il resto d’Europa. Non sfruttare le opportunità che derivano anche dallo spostamento dell’asse economico del continente verso sud e dalla nuova centralità del Mediterraneo sarebbe non solo un errore, ma una colpa, di cui rendere conto alle future generazioni, e anche a quelle che oggi operano già sulla linea del fronte”.

Giunta Confetra presenta a Catalano (Mims) designazioni per Tavoli tecnici attuativi

Author : com

Date : 14 Maggio 2021

(FERPRESS) - Roma, 14 MAG - “Abbiamo comunicato al Ministro le nostre designazioni per i Tavoli tecnici attuativi del PNRR. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalità, Fedespedi seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni. Pronti a partire” ha dichiarato il Presidente Guido Nicolini introducendo l'intervento di Giuseppe Catalano, Responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero.

Quest'ultimo ha rappresentato alla Giunta Confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del PNRR, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana.

Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021.

È stato il DG Ivano Russo ad illustrare le principali iniziative di qui all'estate: “Insediamo oggi una Task Force Infrastrutture che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un Position Paper sulla storia delle politiche industriali per il Settore ed un Instant book sul tema dell'Ex Works. A giorni lanceremo un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione Mobilità del PNRR. Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con IPSOS e SOS-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilità, percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica può offrire al Green New DEAL europeo. Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali passando per la ripresa del Tavolo al MIMS per il rilancio del Cargo Aereo, non arretrano di un millimetro - ha concluso Russo - ma in questa fase storica tutti dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a Governo e Parlamento un contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti. Continueremo ad aggredirli tutti, sia chiaro, ma questo è il momento che il nostro quotidiano lavoro di rappresentanza si ponga l'obiettivo di contribuire con autorevolezza al ridisegno economico produttivo del Paese. Quel salto di qualità, che invociamo per la politica, continuiamo intanto a farlo noi lanciando una ricca serie di attività di monitoraggio, studio, ricerca, comunicazione e animazione indispensabili a dare struttura e robustezza alle nostre analisi ed alle nostre richieste verso le Istituzioni”.

PNRR, Santi (Federagenti): "All'industria del mare il compito di rilanciare il Paese"

Gli impegni sulle nuove infrastrutture indispensabili per questo settore

Federagenti fa il punto sul ruolo dei trasporti marittimi nel PNRR. "Non abbassare la guardia e vigilare costantemente affinché, all'affermazione di buoni principi e di tante valide intenzioni, facciano seguito fatti e azioni concreti. Non un richiamo fine a sé stesso, ma una esortazione che si basa su due considerazioni oggettive: da un lato, quella relativa a un Paese in cui il rapporto debito Pil post pandemia sta assumendo caratteristiche allarmanti richiedendo tutti gli sforzi possibili per una ripresa rapida; dall'altro, quella relativa al ruolo che l'industria del mare, e cioè trasporti marittimi, porti e logistica possono e debbono avere per trainare il Paese fuori dalle secche in cui si è arenato". Questo l'appello lanciato oggi dal presidente di **Federagenti, Alessandro Santi**, a commento delle indicazioni scaturite dalla presentazione del PNRR per quanto concerne lo sviluppo delle attività direttamente o indirettamente connesse ai trasporti marittimi e al mare.

"Alla base di tutto – precisa Santi – deve porsi una considerazione e quindi una consapevolezza di fondo: senza un'attenzione concentrata e prioritaria sulla risorsa mare, le possibilità di rilancio del sistema Italia, si riducono drasticamente, su tutti i fronti caldi, dalle interconnessioni alla produzione industriale, dal turismo alla difesa dell'ambiente".

"Gli impegni sulle nuove infrastrutture indispensabili per questo settore – prosegue il presidente di Federagenti – rischiano, e siamo convinti che il Presidente del Consiglio ne sia pienamente consapevole, di sfociare in un nulla di fatto se non saranno accompagnati da un cambio di passo su riforme che prevedano l'abbattimento della burocrazia, la riforma della giustizia lo snellimento e la semplificazione dei rapporti con la pubblica amministrazione ma anche uno stop preventivo a qualsiasi rinnovata propensione verso il rafforzamento di posizioni centralistiche contrastanti con la necessità di garantire competitività ed efficienza all'intero sistema dei traffici marittimi e della portualità".

Secondo Federagenti, anche sulle opere e le infrastrutture gli operatori, e in primis gli agenti marittimi, si impegnano a mantenere alto il livello di sorveglianza, sia per un corretto impegno dei fondi disponibili, sia per evitare il rischio sempre presente di finanziamenti insufficienti o solo promessi "che trasformino opere strategiche in clamorose e dannose incompiute o dall'altro lato che progetti ambiziosi si sfaldino come neve al sole".

"Il mare, e la pandemia lo ha fatto emergere con chiarezza – conclude Santi – rappresenta la prima risorsa e il fattore distintivo dell'economia italiana, anche nei rapporti con il resto d'Europa. Non sfruttare le opportunità che derivano anche dallo spostamento dell'asse economico del continente verso sud e dalla nuova centralità del Mediterraneo sarebbe non solo un errore, ma una colpa, di cui rendere conto alle future generazioni, e anche a quelle che oggi operano già sulla linea del fronte".

Confetra e Catalano (Mims) si confrontano sul PNRR

"Abbiamo comunicato al ministro le nostre designazioni per i Tavoli tecnici attuativi"

Confetra fa il punto sul PNRR con Catalano (Mims). "Abbiamo comunicato al ministro le nostre designazioni per i Tavoli tecnici attuativi del PNRR. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalità, Fedespedi seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni. Pronti a partire" ha dichiarato il presidente **Guido Nicolini** introducendo l'intervento di **Giuseppe Catalano**, responsabile della Struttura Tecnica di Missione del ministero. Quest'ultimo ha rappresentato alla giunta Confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del PNRR, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana.

Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021.

È stato il direttore generale di Confetra **Ivano Russo** ad illustrare le principali iniziative di qui all'estate: "Insediamo oggi una Task Force Infrastrutture che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un Position Paper sulla storia delle politiche industriali per il Settore ed un Instant book sul tema dell'Ex Works. A giorni lanceremo un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione Mobilità del PNRR. Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con IPSOS e SOS-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilità, percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica può offrire al Green New DEAL europeo. Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali passando per la ripresa del Tavolo al MIMS per il rilancio del Cargo Aereo, non arretrano di un millimetro - ha concluso Russo - ma in questa fase storica tutti dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a Governo e Parlamento un contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti. Continueremo ad aggredirli tutti, sia chiaro, ma questo è il momento che il nostro quotidiano lavoro di rappresentanza si ponga l'obiettivo di contribuire con autorevolezza al ridisegno economico produttivo del Paese. Quel salto di qualità, che invociamo per la politica, continuiamo intanto a farlo noi lanciando una ricca serie di attività di monitoraggio, studio, ricerca, comunicazione e animazione indispensabili a dare struttura e robustezza alle nostre analisi ed alle nostre richieste verso le Istituzioni".

Confetra fa il punto sul Pnrr

Ospite della giunta dell'associazione Giuseppe Catalano, responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero.

Genova - “Abbiamo comunicato al ministro le nostre designazioni per i tavoli tecnici attuativi del PNRR. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalità, Fedespedi seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni. Pronti a partire” ha dichiarato il **presidente Guido Nicolini** introducendo l'intervento di Giuseppe Catalano, responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero. Catalano ha rappresentato alla giunta confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del PNRR, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana, come spiega l'associazione in una nota. **Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021.**

È stato il **dg Ivano Russo** ad illustrare le principali iniziative di qui all'estate: “Insediamo oggi una Task Force Infrastrutture che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un Position Paper sulla storia delle politiche industriali per il Settore ed un Instant book sul tema dell'Ex Works. A giorni lanceremo un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione Mobilità del PNRR. Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con IPSOS e SOS-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilità, percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica può offrire al Green New DEAL europeo. Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali passando per la ripresa del Tavolo al MIMS per il rilancio del Cargo Aereo, non arretrano di un millimetro - ha concluso Russo - ma in questa fase storica tutti dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a Governo e Parlamento un contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti. Continueremo ad aggredirli tutti, sia chiaro, ma questo è il momento che il nostro quotidiano lavoro di rappresentanza si ponga l'obiettivo di contribuire con autorevolezza al ridisegno economico produttivo del Paese. Quel salto di qualità, che invociamo per la politica, continuiamo intanto a farlo noi lanciando una ricca serie di attività di monitoraggio, studio, ricerca, comunicazione e animazione indispensabili a dare struttura e robustezza alle nostre analisi ed alle nostre richieste verso le Istituzioni”.

Confetra crea task force infrastrutture

Comunicare al ministro le designazioni per i tavoli tecnici attuativi del Pnrr



14 Maggio 2021 - Roma - Confetra insedia una 'Task force infrastrutture' che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci. Lo ha riferito il direttore generale Ivano Russo alla Giunta, precisando che a giorni sarà lanciato un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione mobilita' del Pnrr.

"Il 5 luglio - ha aggiunto Russo - saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con Ipsos e Sos-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilita', percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica può offrire al Green new deal europeo".

Il presidente Guido Nicolini ha riferito che sono state comunicate al ministro delle Infrastrutture le designazioni per i tavoli tecnici attuativi del Pnrr. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il tavolo porti e mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalita', Fedespedi seguirà digitalizzazione e semplificazioni". [P](#)

Santi: "Industria del mare insostituibile per uscire dalla crisi"

Il presidente di Federagenti commenta le indicazioni del Pnrr



14 Maggio 2021 - Roma - “Non abbassare la guardia e vigilare costantemente affinché, all’affermazione di buoni principi e di tante valide intenzioni, facciano seguito fatti e azioni concreti. Non un richiamo fine a sé stesso, ma una esortazione che si basa su due considerazioni oggettive: da un lato, quella relativa a un Paese in cui il rapporto debito Pil post pandemia sta assumendo caratteristiche allarmanti richiedendo tutti gli sforzi possibili per una ripresa rapida; dall’altro, quella relativa al ruolo che l’industria del mare, e cioè trasporti marittimi, porti e logistica possono e debbono avere per trainare il Paese fuori dalle secche in cui si è arenato”.

Questo l’appello lanciato oggi dal Presidente di Federagenti, Alessandro Santi, a commento delle indicazioni scaturite dalla presentazione del PNRR per quanto concerne lo sviluppo delle attività direttamente o indirettamente connesse ai trasporti marittimi e al mare.

“Alla base di tutto – precisa Santi – deve porsi una considerazione e quindi una consapevolezza di fondo: senza un’attenzione concentrata e prioritaria sulla risorsa mare, le possibilità di rilancio del sistema Italia, si riducono drasticamente, su tutti i fronti caldi, dalle interconnessioni alla produzione industriale, dal turismo alla difesa dell’ambiente”.

“Gli impegni sulle nuove infrastrutture indispensabili per questo settore – prosegue il Presidente di Federagenti – rischiano, e siamo convinti che il Presidente del Consiglio ne sia pienamente consapevole, di sfociare in un nulla di fatto se non saranno accompagnati da un cambio di passo su riforme che prevedano l’abbattimento della burocrazia, la riforma della giustizia lo snellimento e la semplificazione dei rapporti con la pubblica amministrazione ma anche uno stop preventivo a qualsiasi rinnovata propensione verso il rafforzamento di posizioni centralistiche contrastanti con la necessità di garantire competitività ed efficienza all’intero sistema dei traffici marittimi e della portualità”.

Secondo Federagenti, anche sulle opere e le infrastrutture gli operatori, e in primis gli agenti marittimi, si impegnano a mantenere alto il livello di sorveglianza, sia per un corretto impegno dei fondi disponibili, sia per evitare il rischio sempre presente di finanziamenti insufficienti o solo promessi “che trasformino opere strategiche in clamorose e dannose incompiute o dall’altro lato che progetti ambiziosi si sfaldino come neve al sole”.

“Il mare, e la pandemia lo ha fatto emergere con chiarezza – conclude Santi – rappresenta la prima risorsa e il fattore distintivo dell’economia italiana, anche nei rapporti con il resto d’Europa. Non sfruttare le opportunità che derivano anche dallo spostamento dell’asse economico del continente verso sud e dalla nuova centralità del Mediterraneo sarebbe non solo un errore, ma una colpa, di cui rendere conto alle future generazioni, e anche a quelle che oggi operano già sulla linea del fronte”.



© *copyright Porto Ravenna News*

Logistica

Catalano (MIMS) ospite della giunta Confetra

Il punto sull'attuazione del PNRR

“Abbiamo comunicato al Ministro le nostre designazioni per i Tavoli tecnici attuativi del PNRR. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalità, Fedespedi seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni. Pronti a partire” ha dichiarato il Presidente Guido Nicolini introducendo l'intervento di Giuseppe Catalano, Responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero. Quest'ultimo ha rappresentato alla Giunta Confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del PNRR, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana.

Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021.

È stato il DG Ivano Russo ad illustrare le principali iniziative di qui all'estate: “Insediamo oggi una Task Force Infrastrutture che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un Position Paper sulla storia delle politiche industriali per il Settore ed un Instant book sul tema dell'Ex Works. A giorni lanceremo un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione Mobilità del PNRR. Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con IPSOS e SOS-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilità, percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica può offrire al Green New

DEAL europeo. Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali passando per la ripresa del Tavolo al MIMS per il rilancio del Cargo Aereo, non arretrano di un millimetro - ha concluso Russo - ma in questa fase storica dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a Governo e Parlamento un contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti. Continueremo ad aggredirli tutti, sia chiaro, ma questo è il momento che il nostro quotidiano lavoro di rappresentanza si ponga l'obiettivo di contribuire con autorevolezza al ridisegno economico produttivo del Paese. Quel salto di qualità, che invociamo per la politica, continuiamo intanto a farlo noi lanciando una ricca serie di attività di monitoraggio, studio, ricerca, comunicazione e animazione indispensabili a dare struttura e robustezza alle nostre analisi ed alle nostre richieste verso le Istituzioni”.



PNRR, Confetra presenta la sua squadra in vista dei tavoli tecnici: “Pronti a partire”

Roma – In vista dell’avvio dei **tavoli tecnici attuativi del PNRR**, Confetra ha comunicato al ministero delle Infrastrutture le sue designazioni: Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalità, Fedespedi seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni”.

“Siamo pronti a partire”, ha detto il presidente **Guido Nicolini** presentando le designazioni di Confetra a Giuseppe Catalano, responsabile della Struttura Tecnica di Missione del ministero. Quest’ultimo ha rappresentato alla giunta confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del PNRR, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana.

Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021.

È stato il **direttore generale Ivano Russo** ad illustrare le principali iniziative di qui all’estate: “Insediamo oggi una Task Force Infrastrutture che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un position paper sulla storia delle politiche industriali per il settore ed un instant book sul tema dell’Ex Works”.

Russo ha inoltre annunciato che “a giorni Confetra lancerà un progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione Mobilità del PNRR”. “Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno – ha aggiunto il dg -. Infine, in collaborazione con IPSOS e SOS-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilità, percezioni dell’opinione pubblica e contributo che la logistica può offrire al Green New Deal europeo”.

“Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali passando per la **ripresa del Tavolo al MIMS** per il rilancio del Cargo Aereo, non arretrano di un millimetro – ha concluso **Russo** – ma in questa fase storica tutti dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a governo e Parlamento un contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti”.

Confetra ha comunicato al Mims le designazioni per i tavoli tecnici attuativi del Pnrr

“Abbiamo comunicato al Ministro le nostre designazioni per i Tavoli tecnici attuativi del Pnrr. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e Uir per quello su infrastrutture ferroviarie e intermodalità, Fedespediti seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni. Pronti a partire”. Sono queste le parole con cui Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha introdotto l'intervento di Giuseppe Catalano, Responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero.

Quest'ultimo ha rappresentato alla giunta confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del Pnrr, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana. Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021.

Il direttore generale di Confetra, Ivano Russo, ha illustrato così le principali iniziative previste dalla Confederazione nel prossimo futuro: “Insediamo oggi una ‘Task Force Infrastrutture’ che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un position paper sulla storia delle politiche industriali per il settore e un instant book sul tema dell'Ex-Works. A giorni lanceremo un Progetto speciale di comunicazione e animazione attorno ai temi e agli obiettivi della Missione Mobilità del Pnrr. Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa e il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da Confetra Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con Ipsos e Sos-Logistica, si sta lavorando a un grande evento su sostenibilità, percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la logistica può offrire al Green New Deal europeo. Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali, passando per la ripresa del Tavolo al Mims per il rilancio del cargo aereo, non arretrano di un millimetro”.

Russo in conclusione ha aggiunto che “in questa fase storica tutti dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a Governo e Parlamento un contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti. Continueremo ad aggredirli tutti, sia chiaro, ma questo è il momento che il nostro quotidiano lavoro di rappresentanza si ponga l'obiettivo di contribuire con autorevolezza al ridisegno economico produttivo del Paese. Quel salto di qualità, che invociamo per la politica, continuiamo intanto a farlo noi lanciando una ricca serie di attività di monitoraggio, studio, ricerca,

comunicazione e animazione indispensabili a dare struttura e robustezza alle nostre analisi ed alle nostre richieste verso le Istituzioni”.

Trasporto container: Clecat di nuovo in pressing sulla Commissione Europea giudicata inattiva

I rappresentanti europei degli spedizionieri e dei caricatori coinvolti nel trasporto marittimo containerizzato tornano a farsi sentire con Bruxelles chiedendo di intervenire per porre un freno alle criticità in atto sul mercato dello shipping.

In Italia è la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni (Fedespedi) a richiamare l'attenzione sul tema con una nota in cui si legge: “Alla fine di marzo il Clecat, la nostra associazione a livello europeo, insieme alle altre associazioni europee rappresentative del trasporto merci, ha partecipato al Maritime Forum: un incontro promosso dalla Commissione Europea per fare il punto sulla situazione del trasporto marittimo di container. Tuttavia, [quest'incontro e le successive azioni concordate dal CLECAT e dalle altre rappresentanze europee](#) di caricatori e terminalisti portuali non hanno determinato un cambio di prospettiva da parte della Commissione Europea che ha mantenuto la propria linea di inazione, scegliendo di non intervenire con un serio e attento monitoraggio sulla condotta delle compagnie marittime e sulle relative conseguenze sul trasporto container, come richiesto da tutti gli operatori del settore marittimo”.

Fedespedi prosegue ricordando come, a conferma delle criticità esistenti, il Clecat ha più volte sottolineato il paradosso per cui, in un anno caratterizzato dalla crisi pandemica e dalla contrazione del commercio globale, i profitti delle shipping line hanno raggiunto record storici contestualmente al crollo della qualità del servizio reso all'import-export internazionale.

L'associazione europea degli spedizionieri e degli operatori logistici esorta quindi ancora una volta le istituzioni europee “a intervenire in considerazione degli effetti che le disfunzioni del trasporto marittimo causano sul commercio internazionale e, dunque, sulle possibilità e le tempistiche di ripresa dell'economia del Vecchio Continente”. Per questo Clecat ha deciso di rivolgere il proprio appello anche alle autorità politiche degli Stati Membri dell'Unione Europea.

La comunicazione dei clienti dei vettori marittimi si conclude con il riassunto di ciò che non funziona: “Come abbiamo più volte ricordato, le distorsioni esistenti nel settore del trasporto marittimo poggiano su alcuni privilegi e benefici di cui godono le compagnie di navigazione che, a detrimento della concorrenza e della qualità dei servizi resi, hanno consentito alle shipping line prima di allearsi in consorzi per scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte; poi di ampliare la propria attività tramite processi di integrazione verticale”.

In sintesi i privilegi di cui godono le shipping line ed evidenziati da Clecat sono i seguenti: “Un regime fiscale agevolato rispetto agli altri operatori della supply chain marittima: ad esempio, l’aliquota effettiva dell’imposta sul reddito per le shipping line è del 7%, contro il 27% per le imprese di spedizioni internazionali (International Transport Forum – OCSE). Aiuti di Stato che consentono alle compagnie marittime di beneficiare di un trattamento fiscale preferenziale per i servizi accessori (come le attività di movimentazione della merce) resi anche dagli altri operatori del settore, determinando una distorsione del mercato e un evidente vantaggio competitivo. CBER – Consortia Block Exemption Regulation, cioè l’esonero da alcune regole antitrust europee che la Commissione ha deciso di rinnovare per altri quattro anni a marzo 2020 e che permette alle compagnie marittime di gestire la capacità di stiva e il livello dei noli container”.

Confetra fa il punto sull'attuazione del PNRR

LINK: https://www.transportonline.com/notizia_51480_Confetra-fa-il-punto-sullattuazione-del-PNRR.html

17 Mag 2021 **Confetra** fa il punto sull'attuazione del PNRR Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021. ROMA - "Abbiamo comunicato al Ministro le nostre designazioni per i Tavoli tecnici attuativi del PNRR. Assiterminal, Assologistica, Federagenti e Fedepiloti per il Tavolo Porti e Mare, Assoferr, Fercargo, Assologistica e UIR per quello su infrastrutture ferroviarie ed intermodalità, **Fedespediti** seguirà Digitalizzazione e Semplificazioni. Pronti a partire" ha dichiarato il Presidente Guido Nicolini introducendo l'intervento di Giuseppe Catalano, Responsabile della Struttura Tecnica di Missione del Ministero. Quest'ultimo ha rappresentato alla Giunta Confederale i prossimi step della fase realizzativa della Missione 3 del PNRR, soffermandosi in particolare sulle misure volte a sostenere la transizione digitale e green della logistica italiana. Nella seconda parte dei lavori, via alla programmazione delle attività 2021. È stato il DG Ivano Russo ad illustrare le principali iniziative di qui all'estate: "insediamo oggi una Task Force

Infrastrutture che avrà il compito di monitorare lo stato di avanzamento delle principali opere strumentali al decollo del trasporto merci, stiamo completando un Position Paper sulla storia delle politiche industriali per il Settore ed un Instant book sul tema dell'Ex Works. A giorni lanceremo un Progetto speciale di comunicazione ed animazione attorno ai temi ed agli obiettivi della Missione Mobilità del PNRR. Il 5 luglio saremo con Assoferr a Pietrarsa ed il 12 e 13 agli Stati Generali della Logistica meridionale promossi da **Confetra** Mezzogiorno. Infine, in collaborazione con IPSOS e SOS-Logistica, si sta lavorando ad un grande evento su sostenibilità, percezioni dell'opinione pubblica e contributo che la Logistica può offrire al Green New DEAL europeo. Le nostre attività di advocacy, dai controlli radiometrici al ristoro per i concessionari terminalisti portuali passando per la ripresa del Tavolo al MIMS per il rilancio del Cargo Aereo, non arretrano di un millimetro - ha concluso Russo - ma in questa fase storica tutti dobbiamo fare uno sforzo in più per offrire a Governo e Parlamento un

contributo strategico e di vision che vada oltre il solito elenco di nodi irrisolti. Continueremo ad aggredirli tutti, sia chiaro, ma questo è il momento che il nostro quotidiano lavoro di rappresentanza si ponga l'obiettivo di contribuire con autorevolezza al ridisegno economico produttivo del Paese. Quel salto di qualità, che invociamo per la politica, continuiamo intanto a farlo noi lanciando una ricca serie di attività di monitoraggio, studio, ricerca, comunicazione e animazione indispensabili a dare struttura e robustezza alle nostre analisi ed alle nostre richieste verso le Istituzioni". Fonte: **CONFETRA**

Rinnovato CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione. Nicolini (Confetra), buon accordo in un momento difficile

(FERPRESS) – Roma, 18 MAG – E' stato sottoscritto oggi l'accordo di rinnovo del CCNL logistica, trasporto e spedizione che era scaduto il 31 dicembre 2019.

Per il Presidente Confetra Guido Nicolini “questo accordo dimostra il senso di responsabilità di tutte le parti coinvolte, datoriali e sindacali, che in un momento non facile hanno saputo trovare una sintesi equilibrata tra le giuste aspettative dei lavoratori e le difficoltà delle aziende. D'altra parte non si poteva fare altrimenti per un contratto che, rivolgendosi ad una platea di oltre 1 milione di addetti, rappresenta un riferimento indispensabile per tutte le imprese la cui attività rientra nella filiera logistica qualunque sia la modalità con la quale viene svolta”.

Nel merito il rinnovo, tenuto conto della situazione emergenziale in atto, si è concentrato sulla parte economica riconoscendo ai lavoratori un importo medio a regime di 104 euro mensili, per una durata del nuovo contratto fino al 31 marzo 2024, a cui va aggiunta una somma una tantum di 230 euro per il periodo di carenza contrattuale. L'aumento sarà corrisposto in parte sui minimi (90 euro), in parte come Elemento Distinto della Retribuzione (10 euro), cioè non incidente sugli istituti contrattuali, e in parte andrà a rafforzare la bilateralità del settore (4 euro). Chiudono l'intesa gli Avvisi Comuni sottoscritti il 3 dicembre scorso per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore (tra cui costo del lavoro, infrastrutture e legalità) e l'impegno delle parti da oggi al prossimo rinnovo a modernizzare il contratto per allinearlo ai cambiamenti in atto all'interno della filiera

Logistica, firmato il contratto di lavoro per 1 milione di addetti

Contrattazione

Aumento complessivo di 104 euro, oltre ai 230 euro di una tantum

Cristina Casadei

Ci sono i driver, i camionisti e anche i rider (per quanto siano una new entry e numericamente residuali) nell'esercito formato da oltre un milione di lavoratori che, ieri, hanno visto rinnovare il loro contratto di lavoro. A firmarlo sono state, unitariamente, le 24 associazioni datoriali che rappresentano le imprese e le cooperative del settore logistica, trasporto e spedizione (da Anita a Confetra a Confrasperto, agli artigiani solo per citarne alcune) e i sindacati di categoria, ossia Filtr Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti (con riserva, in attesa che i lavoratori si esprimano nelle assemblee).

Il contratto era scaduto il 31 dicembre del 2019 e nel percorso di rinnovo non sono mancati scioperi, come quelli di marzo. L'accordo raggiunto riguarda solo la parte economica e avrà validità fino al marzo del 2024. Secondo quanto spiegano i sindacati prevede un aumento di 104 euro. Ossia 100 euro di retribuzione con 90 di incremento tabellare e 10 di elemento distinto della retribuzione da riconoscere in cinque tranches, fino alla scadenza del contratto. A questi 100 euro vanno aggiunti 4 euro di welfare contrattuale suddivisi in 2,5 euro per la sanità integrativa (sul fondo Sanilog) e 1,5 euro per implementare il fondo che garantisce le prestazioni dell'Ente Bilaterale (Ebilog). Le parti hanno anche condiviso di erogare una somma, a titolo di una tantum, di 230 euro, in tre tranches quale riconoscimento economico per il periodo non coperto dal contratto collettivo che era scaduto, come detto, a fine 2019.

Per le organizzazioni datoriali che si sono espresse attraverso una nota unitaria, «questo accordo di-

mostra il senso di responsabilità di tutte le parti coinvolte, datoriali e sindacali, che in un momento non facile hanno saputo trovare una sintesi equilibrata tra le giuste aspettative dei lavoratori e le difficoltà delle aziende. D'altra parte non si poteva fare altrimenti per un contratto che, rivolgendosi ad una platea di oltre un milione di addetti, rappresenta un riferimento indispensabile per tutte le imprese la cui attività rientra nella filiera logistica, qualunque sia la modalità con la quale viene svolta».

Rientrano nel contratto anche gli avvisi comuni sottoscritti lo scorso dicembre scorso per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore, come il costo del lavoro, le infrastrutture e la legalità. Di qui al prossimo rinnovo le parti si sono impegnate a modernizzare il contratto per allinearlo ai cambiamenti in atto all'interno della filiera. E proprio per questo, come spiegano

24

ASSOCIAZIONI DATORIALI

A sottoscrivere il rinnovo sono state, unitariamente, le 24 associazioni datoriali e i sindacati

Filtr Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, è stata costituita una commissione bilaterale che, dopo l'approvazione definitiva dell'accordo, dovrà operare per la riforma del contratto e realizzare gli interventi necessari alla sua modernizzazione. Secondo i sindacati «è un importante risultato. Il valore di questa firma, tenendo conto della delicata fase congiunturale in cui si colloca questo rinnovo, è rappresentato dal consolidamento dell'unicità contrattuale e dall'ampliamento della platea dei destinatari che va dal camionista al rider, sfiorando il milione di addetti e rendendolo di fatto uno dei contratti nazionali di riferimento nel panorama italiano della contrattazione collettiva». La parola adesso spetta alle assemblee di lavoratori e lavoratrici che si svolgeranno entro metà giugno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I porti liguri resistono al virus 'Il container resta protagonista'

L'analisi del Centro Studi di Fedespediti, l'associazione nazionale degli spedizionieri, sul 2020
"Una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva che ha interessato il Paese"

di Massimo Minella

I porti italiani reggono alla pandemia, peggio dei concorrenti del Mediterraneo, ma meglio di quelli del Nord Europa. L'analisi di Fedespediti, l'associazione nazionale degli spedizionieri marittimi, è puntuale e traccia la prima fotografia dell'anno appena trascorso. Numeri e parole vanno a comporre il 17° quadrimestrale di informazione economica "Fedespediti Economic Outlook" prodotto dal Centro Studi dell'associazione. Inevitabile, nel documento, registrare la grande incertezza che riguarda il contesto economico di riferimento, con una blue economy sempre centrale, ma soprattutto concentrata sulla tenuta davanti a un nemico invisibile e potentissimo, come il virus.

Particolarmente interessante, l'indagine condotta sul fronte dello shipping, con un traffico mondiale di container che nel 2020 ha mostrato la sua resilienza, limitando il più possibile i danni. A livello globale, la movimentazione dovrebbe collocarsi intorno ai 174 milioni di teu (unità di misura del container pari a



Se il trend sarà confermato, il mercato sarà in grado di assorbire il colpo della pandemia, ripartendo più solido

un pezzo da venti piedi) con una flessione contenuta, attorno all'1% rispetto al 2019. Va detto che già nel primo bimestre del 2021 il traffico marittimo globale, secondo il documento di Fedespediti, è cresciuto del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +5,7% rispetto al primo bimestre 2019. Se il trend sarà confermato, il mercato sarà quindi in grado di assorbire il colpo della pandemia, ripartendo più solido.

Ragionamento analogo anche per la portualità italiana che nel 2020 h movimentato 10,68 milioni

di teu, cioè lo 0,8% in meno rispetto al 2019.

«Una diminuzione contenuta rispetto alla crisi complessiva del Paese – spiega il Centro Studi Fedespediti – Tuttavia, va osservato che il volume di container movimentato dai nostri porti non varia in modo significativo da anni, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di teu».

Una situazione stazionaria, insomma, che certifica una buona capacità di assorbimento della crisi (o meglio delle crisi), ma non un'uguale capacità di ripartenza. Un male endemico della Penisola che trova conferma anche in questa situazione.

Ben diverso, infatti, è l'andamento dei porti del Mediterraneo (non italiani) che hanno movimentato complessivamente 32,2 milioni di teu con un aumento del +2,6% rispetto al 2019. A fare da traino è stato il porto di Tanger Med (Tangeri) cresciuto del 20,8% e diventato ormai il maggiore scalo del Mediterraneo. In flessione maggiore rispetto all'Italia sono invece gli scali del Nord Europa che hanno fatto registrare una flessione dei loro traffici



del 3,1%, con 43,8 milioni di teu, comunque più del quadruplo del dato complessivo italiano.

E il 2021? L'anno è ancora complesso, segnato dalle restrizioni e dallo stop dei viaggi, soprattutto nel primo quadrimestre. Ma già si colgono segnali interessanti a livello globale. Nel primo trimestre, infatti, si registra una forte ripresa dei traffici (+13,5%), trainata dai porti cinesi e statunitensi.

« Più sfaccettata – prosegue il Centro Studi Fedespediti – la situazione in quelli mediterranei, che ri-



**DAL 1931
IL VOSTRO PARTNER
NEL MEDITERRANEO
PER LA LOGISTICA
DEGLI OLI**



PONTE PALEOCAPA
16126 GENOVA ITALY
Ph. +39 010 254801
Fax +39 010 255919
e-mail: info@saardp.com
www.saardp.com
depositi portuali s.p.a.

SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di oli vegetali, grassi animali, biodiesel e rinfuse liquide, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa.

Comprende 100 serbatoi in acciaio per un totale di circa 100.000 m³ di capacità di stoccaggio. Dal 2013 Saar dispone di impianti di lavorazione di oli vegetali.

Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza OHSAS 18001.

Logistica

Rinnovato il CCNL Logistica, Trasporto e Spedizione

Nicolini, Confetra: un buon accordo in un momento difficile per imprese e lavoratori

E' stato sottoscritto oggi l'accordo di rinnovo del CCNL logistica, trasporto e spedizione che era scaduto il 31 dicembre 2019. Per il Presidente Confetra Guido Nicolini "questo accordo dimostra il senso di responsabilità di tutte le parti coinvolte, datoriali e sindacali, che in un momento non facile hanno saputo trovare una sintesi equilibrata tra le giuste aspettative dei lavoratori e le difficoltà delle aziende.

D'altra parte non si poteva fare altrimenti per un contratto che, rivolgendosi ad una platea di oltre 1 milione di addetti, rappresenta un riferimento indispensabile per tutte le imprese la cui attività rientra nella filiera logistica qualunque sia la modalità con la quale viene svolta".

Nel merito il rinnovo, tenuto conto della situazione emergenziale in atto, si è concentrato sulla parte economica riconoscendo ai lavoratori un importo medio a regime di 104 euro mensili, per una durata del nuovo contratto fino al 31 marzo 2024, a cui va aggiunta una somma una tantum di 230 euro per il periodo di carenza contrattuale. L'aumento sarà corrisposto in parte sui minimi (90 euro), in parte come Elemento Distinto della Retribuzione (10 euro), cioè non incidente sugli istituti contrattuali, e in parte andrà a rafforzare la bilateralità del settore (4 euro).

Chiudono l'intesa gli Avvisi Comuni sottoscritti il 3 dicembre scorso per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore (tra cui costo del lavoro,

infrastrutture e legalità) e l'impegno delle parti da oggi al prossimo rinnovo a modernizzare il contratto per allinearlo ai cambiamenti in atto all'interno della filiera.



Logistica e spedizioni, contratto rinnovato per un milione di lavoratori

Roma – Fumata bianca per il **rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori della logistica, trasporto e spedizione**, scaduto il 31 dicembre 2019. L'accordo prevede un importo medio a regime di 104 euro mensili, per una durata del nuovo contratto fino al 31 marzo 2024, a cui va aggiunta una somma una tantum di 230 euro per il periodo di carenza contrattuale.

L'aumento sarà corrisposto in parte sui minimi (90 euro), in parte come “*elemento distinto della retribuzione*” (10 euro), cioè non incidente sugli istituti contrattuali, e in parte andrà a rafforzare la bilateralità del settore (4 euro). Chiudono l'intesa gli Avvisi Comuni sottoscritti il 3 dicembre scorso per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore (tra cui costo del lavoro, infrastrutture e legalità) e l'impegno delle parti da oggi al prossimo rinnovo a modernizzare il contratto per allinearli ai cambiamenti in atto all'interno della filiera.

L'accordo riguarda un milione di lavoratori e vede come parti costituenti, dal lato imprenditoriale, Fedespedi, Fedit, Assologistica, Assoespressi, Aiti, Fisi, Trasportounito Fiap e Aite assistite dalla Confetra, Fai, Assotir, Federtraslochi, Federlogistica, Fiap, Claii e Unitai assistite dalla Confrasperto, Anita, Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Sna Casartigiani, Confcooperative Lavoro e Servizi, Legacoop Produzione e Servizi, Agci Servizi, dal lato sindacale, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

“Questo accordo dimostra il senso di responsabilità di tutte le parti coinvolte, datoriali e sindacali, che in un momento non facile hanno saputo trovare una sintesi equilibrata tra le giuste aspettative dei lavoratori e le difficoltà delle aziende – ha dichiarato **Guido Nicolini**, presidente di Confetra -. D'altra parte non si poteva fare altrimenti per un contratto che, rivolgendosi ad una platea di oltre 1 milione di addetti, rappresenta un riferimento indispensabile per tutte le imprese la cui attività rientra nella filiera logistica qualunque sia la modalità con la quale viene svolta”.

Anche le **segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti** “valutano positivamente l'intesa raggiunta, a partire dal fatto che il rinnovo sia stato contemporaneamente sottoscritto da tutte le 24 associazioni di categoria presenti nel settore, per la prima volta contemporaneamente dopo 15 anni”.

“Il valore di questa firma è rappresentato dal consolidamento dell'unicità contrattuale e dall'ampliamento della platea dei destinatari – spiega il sindacato -, che sfiora il milione di lavoratori e lavoratrici, rendendolo di fatto, uno dei contratti nazionali di riferimento nel panorama italiano della contrattazione collettiva. Occorre infine tenere conto della delicata fase congiunturale

in cui si colloca questo rinnovo e della sua correlazione con gli altri rinnovi realizzati dalla categoria, nei trasporti e più in generale dal sindacato”.

Le **segreterie nazionali**, insieme alle **proprie strutture territoriali**, organizzeranno a breve un percorso di informazione e consultazione delle lavoratrici e dei lavoratori del settore. “Le assemblee verranno svolte, su tutto il territorio nazionale, a partire dal 20 maggio 2021 ed entro il giorno 15 giugno 2021, termine definito per lo scioglimento della riserva”, informa in una nota congiunta il sindacato.

Rinnovato il Ccnl Logistica, Trasporto e Spedizione. Le reazioni di sindacati e confederazioni datoriali

La Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) ha annunciato che è stato sottoscritto oggi l'accordo di rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro (Ccnl) del settore logistica, trasporto e spedizioni che era scaduto il 31 dicembre 2019.

Per il presidente Guido Nicolini “questo accordo dimostra il senso di responsabilità di tutte le parti coinvolte, datoriali e sindacali, che in un momento non facile hanno saputo trovare una sintesi equilibrata tra le giuste aspettative dei lavoratori e le difficoltà delle aziende. D'altra parte non si poteva fare altrimenti per un contratto che, rivolgendosi ad una platea di oltre 1 milione di addetti, rappresenta un riferimento indispensabile per tutte le imprese la cui attività rientra nella filiera logistica qualunque sia la modalità con la quale viene svolta”.

Nel merito il rinnovo, tenuto conto della situazione emergenziale in atto, si è concentrato sulla parte economica riconoscendo ai lavoratori un importo medio a regime di 104 euro mensili, per una durata del nuovo contratto fino al 31 marzo 2024, a cui va aggiunta una somma una tantum di 230 euro per il periodo di carenza contrattuale. L'aumento sarà corrisposto in parte sui minimi (90 euro), in parte come Elemento Distinto della Retribuzione (10 euro), cioè non incidente sugli istituti contrattuali, e in parte andrà a rafforzare la bilateralità del settore (4 euro).

Chiudono l'intesa gli Avvisi Comuni sottoscritti il 3 dicembre scorso per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore (tra cui costo del lavoro, infrastrutture e legalità) e l'impegno delle parti da oggi al prossimo rinnovo a modernizzare il contratto per allinearli ai cambiamenti in atto all'interno della filiera.

Salvatore Pellecchia, segretario generale della Fit-Cisl, ha così commentato la firma: “Siamo soddisfatti due volte per questo rinnovo: sia per la firma in sé sia perché siamo riusciti a superare una serie di resistenze che hanno portato addirittura a uno sciopero del settore il 29 e 30 marzo scorsi. Nel caso particolare del ccnl Logistica, il contesto era complicato, per la numerosità (24 associazioni datoriali) e l'eterogeneità (dagli autotrasportatori fino ai corrieri espressi e molti altri) delle parti coinvolte: per la prima volta oggi, a differenza di quanto avvenuto nel corso dei precedenti rinnovi, il contratto è stato firmato da tutte le parti datoriali. È un riconoscimento importante del valore e del ruolo del Ccnl, soprattutto considerando il periodo molto difficile che stiamo vivendo, a causa della pandemia”.

Maurizio Diamante, segretario nazionale Fit-Cisl, ha aggiunto: “Abbiamo ottenuto l’erogazione di una somma, a titolo di una tantum, di 230 euro, in tre tranches quale riconoscimento economico per il periodo non coperto dal Ccnl; un aumento economico, coerente con le richieste condivise dalle delegazioni sindacali di 104 euro e il rafforzamento del welfare inteso sia come sanità integrativa Sanilog sia come ente bilaterale Ebilog. Ora tocca alle lavoratrici e ai lavoratori esprimersi su questo risultato”.

“La firma di oggi evidenzia il valore, la bontà e l’unicità del contratto, e consolida il rapporto tra le parti sindacali e datoriali, che l’hanno sottoscritto in modo unitario” sono state le parole del presidente di Fai-Confrasperto, Paolo Uggè. “Il rinnovo oggi sottoscritto garantisce certezza ai lavoratori e alle imprese in un momento critico come quello della pandemia e ‘regala’ una prospettiva al Paese con un contratto collettivo coerente con i tempi, guardando alla digitalizzazione e al rinnovamento che sta coinvolgendo tutto il settore della logistica. Si condivide inoltre con i sindacato un importante passaggio politico per rilanciare il settore attraverso gli investimenti sulle infrastrutture, promuovendo la legalità e attuando un’adeguata riduzione del costo del lavoro”.

Il presidente di Fedespediti, Silvia Moretto, ha partecipato all'International Transport Forum Summit 2021

Author : com

Date : 21 Maggio 2021

(FERPRESS) - Roma, 21 MAG - Il Presidente di Fedespediti (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali), Silvia Moretto, ha partecipato oggi, in qualità di speaker, all'International Transport Forum Summit 2021, uno dei più importanti eventi dedicati ai trasporti e alla logistica a livello globale, che raduna ogni anno i Ministri dei Trasporti dei 62 Paesi membri dell'International Transport Forum (organizzazione non governativa dell'OECD e think tank sulle politiche dedicate ai trasporti), insieme ad accademici, professionisti ed esperti del settore.

Il Presidente di Fedespediti è intervenuta nella sessione "Towards more resilient and innovative freight transport" insieme a John Denton (Segretario Generale dell'ICC), Clemens Först (Rail Cargo Group), Anne-Marie Idrac (Alto Rappresentante per lo sviluppo di veicoli autonomi, Francia) e Azhar Jaimurzina (Capo della Sezione Logistica, Trasporti e connettività della United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – UNESCAP).

"Nel new normal post pandemia, l'esperienza e la competenza delle imprese di spedizioni internazionali saranno fondamentali per riorganizzare una supply chain più efficiente, più digitale, più sostenibile, più resiliente. Gli spedizionieri saranno sempre di più consulenti chiave e partner strategici delle imprese che importano ed esportano" – ha dichiarato il Presidente Moretto durante il suo intervento - "Proprio per questo siamo pronti a guidare il cambiamento, investendo idee e risorse per la digitalizzazione della logistica, attraverso la dematerializzazione dei documenti, la standardizzazione di dati e processi, l'automazione e l'ottimizzazione dei flussi. Senza dimenticare l'investimento su formazione e nuovi talenti".

"Altro punto fondamentale" ha aggiunto il Presidente "è quello della sostenibilità: oltre a dotarsi di magazzini ed headquarter a impatto zero, gli spedizionieri, in quanto manager della supply chain, hanno l'opportunità di offrire alle imprese clienti nuove soluzioni volte a mitigare l'impatto ambientale del trasporto delle merci, dimostrando ancora una volta il valore aggiunto che sono in grado di offrire in termini di consulenza e know how".

"Il cambiamento è una questione di scelte" ha concluso Moretto "La pandemia ci ha insegnato quanto il modo sia interconnesso e le azioni di tutti abbiano un riflesso immediato sulla vita delle altre persone. Usiamo questa occasione – Governi, imprese, cittadini – per attuare una piena trasformazione ecologica e digitale anche nel settore dei trasporti e della logistica, che proprio nel 2020 ha dimostrato tutta la sua centralità per l'equilibrio economico e sociale delle nostre comunità".

L'ITF Summit 2021 – che prevede un fitto programma di incontri fino al 28 maggio – è dedicato al tema dell'innovazione tecnologica e di come questa possa favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile per merci e persone, anche alla luce dei nuovi trend innescati dalla pandemia di Covid-19.

Assiterminal e Assologistica protestano: “Terminal passeggeri dimenticati dal decreto Sostegni bis”

“Con fatturato pari a zero, come possono le imprese terminalistiche continuare a pagare centinaia di milioni l’anno di canoni concessori allo Stato?”. La domanda (retorica) è stata posta quest’oggi da Luca Becce, presidente di Assiterminal, a seguito dell’approvazione da parte del Consiglio dei ministri del Dl Sostegni bis, che non prevede misure a favore di terminal passeggeri e crocieristici.

Nella nota, il cui contenuto è condiviso anche da Assologistica, Assiterminal ha ringraziato il Mims per avere “accolto e promosso le nostre richieste di riduzione dei canoni concessori”, mostrandosi invece critico invece verso il presidente del Consiglio Mario Draghi che parlando del provvedimento licenziato ieri ha detto che “è in parte diverso dai precedenti, perché guarda al futuro, a un Paese che riapre” ma “senza lasciare indietro nessuno”.

Il numero uno di Assiterminal ha anche preannunciato un incontro per il prossimo giovedì un incontro con la Vice Ministro Bellanova sul tema, durante il quale l’associazione illustrerà le “tante soluzioni tecniche percorribili per alleggerire in questa fase i costi delle imprese”.

“C’è un tema più generale che riguarda tutti i terminal portuali italiani, e sul quale stiamo lavorando con il Mims e con le Autorità Portuali (incontreremo il neo Presidente di Assoportri Giampieri la prossima settimana) per trovare una soluzione a partire da quanto previsto nei Decreti Ristori del 2020” ha detto Becce, ribadendo però che sono necessarie misure specifiche per le strutture dedicate al traffico passeggeri e crocieristico. L’associazione ha anche auspicato che “il Parlamento si faccia carico della questione, in sede di conversione del DL Sostegni 2, e che il Governo sostenga questo lavoro”.

Una battaglia per la quale Assologistica e Assiterminal hanno chiesto pubblicamente il supporto di Confetra e Confindustria, per “accompagnarci e sostenerci nell’appello a tutte le rappresentanze parlamentari”.

Moretto: “Spedizionieri pronti a guidare il cambiamento della supply chain”

Milano – “Nel new normal post pandemia, l’esperienza e la competenza delle imprese di spedizioni internazionali saranno fondamentali per riorganizzare una supply chain più efficiente, più digitale, più sostenibile, più resiliente. Gli spedizionieri saranno sempre di più consulenti chiave e partner strategici delle imprese che importano ed esportano”.

A dichiararlo è stato il **presidente di Fedespedi Silvia Moretto** durante il suo intervento **all’International Transport Forum (ITF) Summit 2021, uno dei più importanti eventi dedicati ai trasporti e alla logistica a livello globale, che raduna ogni anno i ministri dei Trasporti dei 62 Paesi membri dell’ITF (organizzazione non governativa dell’OECD e think tank sulle politiche dedicate ai trasporti), insieme ad accademici, professionisti ed esperti del settore**

“Gli spedizionieri sono pronti a guidare il cambiamento, investendo idee e risorse per la digitalizzazione della logistica, attraverso la dematerializzazione dei documenti, la standardizzazione di dati e processi, l’automazione e l’ottimizzazione dei flussi – ha proseguito **Moretto** -. Senza dimenticare l’investimento su formazione e nuovi talenti”, ha aggiunto il presidente sottolineando che “altro punto fondamentale è quello della sostenibilità: oltre a dotarsi di magazzini ed headquarter a impatto zero, gli spedizionieri, in quanto manager della supply chain, hanno l’opportunità di offrire alle imprese clienti nuove soluzioni volte a mitigare l’impatto ambientale del trasporto delle merci, dimostrando ancora una volta il valore aggiunto che sono in grado di offrire in termini di consulenza e know how”.

Moretto ha concluso che “il cambiamento è una questione di scelte. La pandemia ci ha insegnato quanto il modo sia interconnesso e le azioni di tutti abbiano un riflesso immediato sulla vita delle altre persone. Usiamo questa occasione – Governi, imprese, cittadini – per attuare una piena trasformazione ecologica e digitale anche nel settore dei trasporti e della logistica, che proprio nel 2020 ha dimostrato tutta la sua centralità per l’equilibrio economico e sociale delle nostre comunità”.

AGI: L'ALMANACCO DI CONFETRA 2021

Il traffico container ha tenuto nel 2020 (-0,9% Teu) e in taluni casi e' cresciuto (+14% Teu per i container che arrivano in un porto per essere caricati su altre navi di maggiori dimensioni sulle rotte transoceaniche), mentre e' crollato quello rinfusiero (-14,2 per cento Rinfuse liquide, -17,4 per cento Rinfuse solide) e si e' azzerato quello crocieristico (-94,6 per cento). Sono i dati contenuti nell'Almanacco della Logistica 2021, realizzato dal Centro Studi Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Lo studio mostra nel segmento corrieristico un grave ridimensionamento delle consegne b2b, legate alle conseguenze della crisi pandemica, ma un'ulteriore poderosa crescita dell'eCommerce e delle consegne b2c (al +31 per cento dei prodotti ha corrisposto il -47 per cento dei servizi). Per quanto concerne invece il traffico su gomma, la pandemia non ha stravolto drasticamente la situazione pre Covid. Le arterie autostradali in cui si attestano maggiormente i flussi di traffico dei veicoli pesanti si riconfermano l'autostrada A1 (Autostrada del Sole), l'A14 (Autostrada Adriatica) e l'A4 a Nord. Infine, la geografia della movimentazione delle merci di tipo aereo riporta una situazione opposta: a registrare il segno positivo sono il Sud, con le citta' di Bari e Brindisi, e le Isole con Palermo e Alghero. (AGI) Ing 241329 MAG 21 NNNN

Porti

Controlli radiometrici, il decreto interministeriale è ancora in alto mare

Confetra si appella a MiSE, MIMS, MiTE e ADM: “Poco tempo per evitare colli di bottiglia nei porti, chiediamo di essere parte attiva nella stesura del testo”

Il problema, di per sé, è piuttosto semplice. In base ad una norma entrata in vigore nel 2020, il Governo avrebbe dovuto emanare entro il 26 dicembre dello stesso anno un decreto per specificare a quali merci in ingresso nel paese sia da imporre il controllo radiometrico, in assenza del quale, secondo le analisi di Confetra e Fedespedi, tale obbligo verrebbe automaticamente esteso a una quota pari a circa il 70-80% delle merci in arrivo, con conseguente creazione di colli di bottiglia, anzitutto nei porti. Quel decreto però non è stato emanato né a dicembre e né a fine aprile, data cui era stato rinviato con il Milleproroghe. E così adesso la scadenza è il prossimo 30 settembre, ma la situazione è ancora in alto mare.

Per questi motivi Confetra ha deciso di muoversi in via istituzionale, con una lettera ai ministri interessati (Roberto Cingolani, titolare della Transizione Ecologica, e Giancarlo Giorgetti, responsabile dello Sviluppo Economico), allertando nel contempo Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, e Marcello Minenna, direttore dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

“Come operatori della logistica – scrive il presidente Guido Nicolini - chiediamo di poter essere parte attiva nella redazione del decreto in quanto siamo in grado di illustrare e misurare in concreto le disposizioni che si andranno a stabilire, avendo ben chiaro tutte le fasi operative che si intrecciano nelle operazioni di import, al fine di scongiurare



che vengano introdotte norme che avrebbero il solo fine di creare colli di bottiglia e penalizzarci rispetto agli altri Stati europei dove i controlli radiometrici vengono svolti prevalentemente presso la sede finale di destinazione dei prodotti interessati”.

In questo contesto, viene evidenziato nella missiva, gioca un ruolo non secondario la burocrazia italiana, ad esempio con il passaggio di alcune competenze dal Ministero dello Sviluppo Economico a quello della Transizione Ecologica. “Il tempo per redigere il provvedimento è assai ristretto considerando che sono coinvolti anche i dicasteri degli Esteri, della Salute, del Lavoro, nonché per consultazione l’Agenzia Dogane e Monopoli e l’Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare e infine la Commissione Europea per la notifica – rimarca Nicolini - A questo si aggiunga che la competente direzione del Mise è stata trasferita presso il Mite e questo non è chiaro se ai fini della redazione del provvedimento possa tradursi in una semplificazione o meno. Vi preghiamo pertanto di

voler promuovere sollecitamente un tavolo di lavoro cui far partecipare anche una rappresentanza di Confetra al fine di mettere subito le basi del provvedimento e procedere speditamente verso la sua definizione”.

Come detto, Confetra chiede un gioco di sponda al direttore delle Dogane Minenna (“C’è assoluto bisogno del Suo supporto! Sappiamo bene che ha già fatto molto chiedendo di lasciare all’Agenzia di coordinare i lavori. La preghiamo di insistere perché il rischio che tutto rimanga ai blocchi di partenza ci pare reale e le conseguenze che ne deriverebbero nei principali porti e aeroporti sarebbero catastrofiche”, scrive Nicolini) e a Giovannini, al quale viene chiesto supporto “aiutando l’insediamento di un tavolo di lavoro cui partecipino, oltre ai dicasteri interessati, anche gli operatori della logistica rappresentati da Confetra che possono dare quel contributo decisivo ad evitare normative inutilmente penalizzanti per il sistema Paese”. Basterà?

Moretto: "I porti italiani? Resilienti, ma non basta più"

"Siamo pronti a dare il nostro contributo per dare nuovo impulso alla logistica italiana e al nostro comparto marittimo"

IN CHE modo l'emergenza coronavirus sta frenando lo sviluppo del comparto marittimo italiano? «I dati dell'ultimo Fedespedi Economic Outlook – dice **la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto** - ci dicono che in Italia le conseguenze del coronavirus sono state pesanti nel 2020, con una flessione del prodotto interno lordo (-8,8%) delle esportazioni (-8,2%) e delle importazioni (-11,3%). In questo quadro, l'impatto negativo sui porti italiani è stato nel complesso inferiore alle attese (-0,8%). Il volume di contenitori movimentato dai nostri porti tuttavia non varia in modo significativo da anni, oscillando su valori di poco superiori ai 10 milioni di teu. Questo ci dice due cose: che i porti italiani hanno dimostrato una certa resilienza durante la pandemia, ma che tuttavia quello che frena il loro sviluppo ha origini più strutturali e precedenti al 2020. I freni maggiori rimangono la burocrazia, la mancata crescita dell'economia italiana dopo il 2008 e un fattore fisico: i porti italiani spesso sono incastonati nelle città e chiusi tra mare e monti. Un limite non da poco, visti gli sviluppi recenti del trasporto container, come la corsa al gigantismo navale».

Quali sono le prospettive a medio-lungo termine per il traffico merci che tocca i porti italiani?

«I porti italiani oggi lavorano essenzialmente per l'economia italiana, dunque l'andamento dei traffici è strettamente legato all'andamento generale dell'economia. Le risorse e le riforme strutturali previste dal Pnrr promettono di mettere a terra risorse e strumenti che dovrebbero davvero dare una svolta alle prospettive di crescita della nostra economia, anche oltre i livelli pre-crisi. Fedespedi si occuperà del Tavolo ministeriale su digitalizzazione e semplificazione per Confetra. Siamo pronti a dare il nostro contributo per dare nuovo impulso alla logistica italiana e al nostro comparto marittimo».

Quali sono, nel Mediterraneo, i principali porti concorrenti degli scali italiani e come il nostro Paese può vincere questo confronto?

«Sicuramente la competizione più diretta si gioca sul transhipment. Malta, Pireo e Tangeri sono i porti meglio posizionati per sottrarre traffico ai porti italiani, come Gioia Tauro. Una menzione particolare merita Tangeri - cresciuto nel 2020 del +20,8% - che ha una posizione strategica, all'ingresso del Mediterraneo, e una vasta Zona economica speciale nella quale si sono insediate grandi aziende. Tuttavia, rispetto a Tangeri, i nostri porti si trovano in Unione europea e questo è un enorme vantaggio per la merce destinata al mercato Ue. Tuttavia, io credo che oggi l'attrattività dei porti in sé sia un fattore relativo rispetto alla loro possibilità di successo, ci sono altre logiche che muovono i container. Sono le strategie commerciali delle grandi compagnie di navigazione consorziate nelle tre alleanze che da sole muovono l'80% dei traffici a livello mondiale».

Trasporto merci, meno unità in mare: noli alle stelle, navi in ritardo

Cargo. Trasportatori e spedizionieri analizzano le cause della crisi, partita con i dazi di Trump e cresciuta con la pandemia, che ritarda gli approvvigionamenti marittimi in import e le esportazioni delle imprese italiane, creando una impennata dei prezzi

Raoul de Forcade

Noli marittimi dei container più che quintuplicati da giugno 2019 a oggi, mentre, al contempo, la puntualità dell'arrivo delle navi nei porti è calata da una percentuale dell'80% a quella odierna del 35%; con servizi navali di linea che saltano addirittura degli scali, senza consegnare i container e unità che ripartono con contenitori vuoti senza aspettare i carichi. Una situazione improponibile per un'economia *just in time* come quella attuale, che sta causando gravi danni alle aziende europee e segnatamente a quelle italiane. Imprese che hanno delocalizzato in Oriente o in Cina i centri di produzione di alcuni componenti, ad esempio nel settore degli elettrodomestici o dell'arredamento, a causa della situazione sopra descritta si trovano con 2-3 mesi di ritardo sulla consegna di questa componentistica e nell'impossibilità di soddisfare le richieste di un mercato che, anche a causa del Covid, ha costretto molti in casa, sta tirando.

A subire questa situazione sono ovviamente le imprese ma l'allarme arriva anche dagli operatori di

L'escalation

Ma cosa ha portato a questa situazione, nell'arco di due anni? Certamente ha giocato un ruolo la pandemia. Ma non solo. A sottolinearlo è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova. «Dal 2016 a metà del 2019 - ricorda - il mercato ha vissuto con noli medi, con alcune tratte più ricche e altre piuttosto stabili. Ma a metà del 2019 Trump minaccia di imporre dazi altissimi ai prodotti made in China. La data di applicazione paventata è ad ottobre, così si assiste a una corsa alle spedizioni, a un cercare di accaparrarsi quanti più spazi e container possibili per fare scorta di merce in Usa prima dell'applicazione delle nuove politiche. Rapidamente i noli aumentano, non si riesce più a imbarcare, gli accordi annuali saltano, bisogna pagare un sovrapprezzo per imbarcare, e a volte non basta. Si assiste quindi a un graduale spostamento dell'*equipment* disponibile dalle rotte verso l'Europa a quelle verso gli Usa, che pagano quattro volte e mezzo il nolo dell'Europa. In Cina inizia a essere difficile trovare container vuoti per spedire verso il vecchio continente». A dicembre poi scoppia il Covid in Cina e a gennaio è già epidemia.

«L'escalation è rapida - afferma Botta - si chiudono intere città, aree industriali grandi come regioni smettono di produrre, la Cina è in lockdown. Si ipotizza un crollo verticale dei commerci, mentre le Borse perdono punti in modo allarmante».

L'oligopolio

A questo punto le nove compagnie marittime che hanno l'oligopolio dei mari (e sono divise in tre alleanze) corrono ai ripari, spiega Botta, «togliendo navi, facendo numerosi *blank sailings* (cioè cancellazioni di scali di navi nei porti, ndr), nella convinzione che, riducendo drasticamente l'offerta di stiva, le unità rimaste sarebbero riuscite a viaggiare piene e a essere più o meno remunerative». L'export cinese, in effetti, pare crollare. E arrivano i primi casi di Covid in Italia e in Europa: iniziano i lockdown.

«A marzo, però - dice Botta - la Cina riapre e in poco tempo riparte. Ha da spedire molta produzione arretrata, e in un attimo riempie le navi disponibili, prima verso gli Usa, poi verso l'Europa. Il Covid arriva in America, proprio mentre sta arrivando anche una valanga di carichi dall'Asia; e le politiche di lockdown e *smart working* messe in atto da Trump per mitigare gli effetti della pandemia sulla popolazione creano un intasamento ai porti senza precedenti. Manca la manodopera e le navi non sbarcano i container: restano in rada giorni e giorni. E una volta fatti gli sbarchi, peraltro, il ciclo container è rallentato dalle aziende importatrici, che sono lontane anche giorni di treno dai porti e che magari tengono a lungo i container nei piazzali perché hanno forza lavoro ridotta. In Cina, intanto, la domanda è sempre maggiore, mentre centinaia di migliaia di contenitori sono fermi in America. È il caos, e i prezzi dei noli salgono in tutte le principali rotte commerciali mondiali».

Ora, conclude Botta, «quello che gli operatori economici chiedono alle compagnie è un limite: la presa di coscienza di aver fatto previsioni erronee un anno fa e di aver avuto miliardi di dollari di margini senza aver provato a migliorare la situazione. Ci deve essere, insomma, una riorganizzazione dei servizi, per migliorarne l'affidabilità, fino ad arrivare a una stabilità del nolo, nel medio lungo termine, che possa permettere di fare impresa, nell'interesse di tutti».



Sbarchi e imbarchi. A causa della pandemia si sono registrati ingorghi nei porti e i container si sono accumulati nei piazzali

L'andamento dei noli

DALL'ASIA ALL'ITALIA

Tariffe container da 40 piedi - Dollari



Fonte: elaborazioni Spediporto

LINEE TRANSPACIFICHE

Tariffe container da 40 piedi - Dollari



Fonte: elaborazioni Spediporto

Botta (Spediporto): necessaria una riorganizzazione dei servizi, per arrivare ad affidabilità e stabilità dei noli container

Nicolini (Confetra): la componentistica subisce ritardi superiori ai 60 giorni rispetto alle previsioni di consegna

logistica, trasportatori e spedizionieri, che si trovano ogni giorno a dover fronteggiare una situazione sempre più caotica.

I ritardi

«In import (dall'Asia, ndr) - afferma Guido Nicolini, presidente di Confetra - la componentistica per gli elettrodomestici ha un ritardo superiore ai 60 giorni rispetto alle previsioni di arrivo e grandi aziende che li forniscono in Europa rischiano di dover pagare penali per non riuscire a rifornire i clienti. Ma la situazione è analoga anche per quanto riguarda l'approvvigionamento di materie prime, di materiali che servono all'industria. E a questo si aggiunge una crescita di costi per il contribuente, legati all'aumento dei noli marittimi. In export, peraltro, la situazione è molto simile: le aziende non riescono a esportare nei tempi che vorrebbero, hanno materiale pronto ma attendono anche dalle 3 alle 5 settimane prima di poter esportare».

Poi, ricorda ancora Nicolini, «c'è la mancanza di *equipment* (cioè di container, ndr): armatori che preferiscono imbarcare contenitori vuoti, anziché pieni, in Europa da mandare in Oriente. Un fenomeno che avviene perché i noli dal Far East a Pacifico sono ancora più alti di quelli tra Asia e Ue; e quindi conviene mandare in Oriente i container vuoti e pronti a essere riempiti e partire. Perché il contenitore che arriva pieno implica il fatto che debba essere sdoganato e poi consegnato ed è quindi sottoposto a un tempo di utilizzo molto più lungo rispetto a quello vuoto. E così molte società di navigazione con contratti già in essere, perfino con grandi multinazionali, con cui trattano direttamente, hanno diminuito la disponibilità di spazi nave perché non riescono a soddisfare quei contratti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti, Logistica

Roma
31 Maggio 2021

Terminal croceristici e imprese portuali, servono i sostegni

Presa di posizione di Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica



31 Maggio 2021 - Roma - "Si tratta di aziende a capitale privato che operano in "concessione" dallo Stato, per le quali la questione della riduzione dei canoni in questa fase di crisi non è più rinviabile! Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica chiedono pertanto al Parlamento di farsene carico in sede di conversione del DL Sostegni-bis e al Governo di sostenerne l'approvazione". Si conclude con queste parole una dura presa di posizione di Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica che chiedono nuovamente interventi concreti per sostenere i terminal croceristici e le imprese portuali.

"Nel 2019 i passeggeri ed i crocieristi in Italia, prima destinazione per le crociere nel Mediterraneo, erano stati quasi 12 milioni, che hanno viaggiato su oltre 150 navi e hanno attraccato 4.850 volte in 39 porti e città crocieristiche. Nel 2020 questo settore - scrivono le quattro organizzazioni - si è completamente bloccato e nel 2021 non è ancora ripartito, con previsioni che rinviino ormai al 2022 la ripresa. Una perdita di 925 milioni di euro l'anno comprendente i fatturati di tutte le imprese terminalistiche che gestiscono terminal, stazioni marittime e servizi accessori e che negli ultimi anni avevano investito 460 milioni in dragaggi, rifacimenti di accosti e stazioni marittime, nuovi collegamenti e servizi di trasporto, da Messina a La Spezia, da Genova a Savona, Taranto, Salerno, Ravenna, Palermo".

Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati "pongono chiaramente l'esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l'anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indotta sul territorio in cui operano".

Vanno assolutamente adottate soluzioni per alleggerire in questa fase i costi delle imprese e che riguarda tutti i terminal portuali italiani, in particolare i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo, con misure specifiche di sostegno come quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori. [P](#)

© copyright Porto Ravenna News

L'OSSERVATORIO

Porti, resta l'allerta sulle merci spedizionieri pronti alla sfida

L'incrocio dei dati di Fedespedi nazionale e Spediporto genovese mostra come la situazione attuale sconti ancora le criticità del passato

di Aldo Lampani

Spedizioni, un mondo. Merita riprendere alcuni passi di un lavoro del Centro Studi Fedespedi, il secondo report "L'impatto del Covid-19", che segue e aggiorna il primo report diffuso a luglio 2020 secondo gli ultimi dati disponibili, un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia di Covid-19 con focus su trasporto marittimo e cargo aereo.

L'impatto della pandemia sulle imprese di spedizioni internazionali è stato pesante, molto. Da una indagine interna svolta dal Centro Studi Fedespedi presso i suoi associati emerge: «che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del 2020. In particolare, il 36,4% delle imprese ha registrato una contrazione compresa tra l'11 e il 30%». Ma guardando avanti, per quanto riguarda le previsioni sul 2021, «il sentiment delle aziende di spedizione è orientato a larga maggioranza (62%) verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%) o leggera ripresa delle attività economiche, trainate dalle esportazioni. Solo il 9% prevede un'ulteriore forte decrescita del ciclo».

Per quanto attiene il traffico container a livello mondo, nei primi nove mesi dell'anno si è attestato intorno ai 122 milioni di teu, con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. L'andamento dei noli si è mosso in senso opposto al traffico container, registrando un aumento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). «Una vera e propria "bolla dei noli", alimentata soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tramite politiche di blank sailing».

In grande difficoltà i principali porti container italiani, che nel periodo gennaio-settembre hanno segnato un -11%: "punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tiene, invece, Trieste (1,1%). In contro-



Il porto di Genova

Nel 2020 lo scalo ha subito una contrazione dei traffici ma da aprile è ripresa la crescita

tendenza il porto di Savona che registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal APM di Vado. Migliori performance, invece, per i porti del Mediterraneo (-2,9%) e per i principali porti a livello mondiale (-2,3%).

Poi lo studio guarda avanti, con il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta: «Il 2021? Per gli spedizionieri genovesi sarà un anno non meno complesso di quello precedente. E non solo per il perdurare delle difficoltà legate al lockdown e ai problemi cronici delle infrastrutture liguri. Ma anche perché nel nostro settore si sono affacciati nuovi concorrenti: le compagnie di linea, e alcuni colossi mondiali, come Amazon e Alibaba, che sono scesi in campo anche nel segmento del traffico merci all'ingrosso diventando player concorrenti rispetto a noi tradizionali operatori dello shipping e delle spedizioni internazionali».

I colossi della distribuzione, sempre loro, ovunque. Amazon, Alibaba sono concorrenti che ovunque arrivano sono in grado di mutare il mer-

cato e portarlo verso direzioni diverse. Ma c'è un altro punto negativo che caratterizza, per gli spedizionieri e per lo shipping in generale, questo già difficile 2021 e ciò è rappresentato dal netto aumento delle rate nolo, cioè il costo di trasferimento di un contenitore via mare, è quadruplicata in una decina di mesi.

«E questo è dovuto alla scelta delle compagnie armatoriali di attuare una politica commerciale fortemente aggressiva nei confronti degli spedizionieri, aumentando le rate nolo per ridurre di fatto la capacità di stiva delle navi». E a ricevere maggiormente gli effetti negativi di questo quadro di difficoltà del settore sono le realtà piccole e medie, non certo i grandi gruppi societari che possono contare su riserve di capitale e su economie di scala, grazie alle quali si possono più agevolmente ammortizzare perdite o mancati guadagni».

Ma in Spediporto c'è la convinzione che la portualità ligure potrà reagire ad un orizzonte in chiaroscuro come quello appena descritto. Certo, è necessario «che a ciò si accompagni il potenziamento di infrastrutture, Terzo valico e alle autostrade prima di tutto, «che possano favorire le politiche di sviluppo del porto. Riprendendo Botta: «Abbiamo grandi investimenti previsti nello scalo di Genova, Savona e La Spezia: dobbiamo a questo accompagnare l'abbattimento della burocrazia e la digitalizzazione di tanti processi operativi. Solo così saremo in grado di non "bruciarci" la rendita di posizione della nostra posizione strategica nel Mediterraneo».

Ma a rincorrere la ripresa, gli spedizionieri liguri sono purtroppo abituati. Esattamente dieci anni fa, nel 2011, a Spediporto - che stava cercando di uscire dalla crisi finanziaria iniziata nel 2008 e che aveva sconvolto il mondo - facevano capo 586 aziende, 12.500 dipendenti e circa tre miliardi di euro di fatturato. L'Associazione rappresentava più del 90% delle case di spedizioni marittime, terrestri e aeree della Liguria e più del 20% su scala nazionale. Nel primo semestre del 2011 le case di spedizione genovesi avevano registrato una crescita media del 5% del fatturato rispetto alla prima metà dell'anno precedente. Il volume di merci trasportate dalla categoria nei primi sei mesi di quell'anno era stato pari a circa 770mila teu (al netto dei vuoti, del trasbordo e di quelli gestiti direttamente dalle agenzie marittime), di cui circa 362mila teu in esportazione e circa 408mila in importazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SILVIA MORETTO
PRESIDENTE
FEDESPEDEI

*L'impatto della
pandemia è stato
pesante: il 70% delle
imprese ha subito una
flessione del fatturato*

Sostegni bis, l'appello: "Aiuti non più rinviabili per terminal cruise, passeggeri e imprese portuali"

Roma – Nel Decreto Sostegni-bis, il Parlamento preveda aiuti e il governo sostenga la loro approvazione per compensare i danni economici causati dal Covid-19 ai **terminal portuali**, in primis quelli crociere e passeggeri, e alle **imprese di lavoro temporaneo** (ex art. 17). Misure specifiche di sostegno come quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori.

E' quanto chiedono in un comunicato congiunto **Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica**. "Vanno assolutamente adottate soluzioni per alleggerire in questa fase i costi delle imprese e che riguarda tutti i terminal portuali italiani – sottolineano le associazioni -. In particolare, i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo, con misure specifiche di sostegno come quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori. Si tratta di aziende a capitale privato che operano in "concessione" dallo Stato, per le quali la questione della riduzione dei canoni in questa fase di crisi non è più rinviabile!"

Il quadro di riferimento è impietoso: nel 2019 i passeggeri ed i crocieristi in Italia, prima destinazione per le crociere nel Mediterraneo, erano stati quasi 12 milioni, che hanno viaggiato su oltre 150 navi e hanno attraccato 4.850 volte in 39 porti e città crocieristiche. Nel 2020 questo settore si è completamente bloccato e nel 2021 non è ancora ripartito, con previsioni che rinviando ormai al 2022 la ripresa. Una perdita di 925 milioni di euro l'anno comprendente i fatturati di tutte le imprese terminalistiche che gestiscono terminal, stazioni marittime e servizi accessori e che negli ultimi anni avevano investito 460 milioni in dragaggi, rifacimenti di accosti e stazioni marittime, nuovi collegamenti e servizi di trasporto, da Messina a La Spezia, da Genova a Savona, Taranto, Salerno, Ravenna, Palermo.

"Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati pongono chiaramente l'esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l'anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indotta sul territorio in cui operano", segnalano le associazioni sollecitando "pertanto al Parlamento di farsene carico in sede di conversione del DL Sostegni-bis e al governo di sostenerne l'approvazione".

Anche Confetra e Confindustria in campo per i sostegni ai terminal passeggeri

Confetra e Confindustria hanno abbracciato la [battaglia promossa da Assiterminal e Assologistica per chiedere sostegni a favore dei terminal passeggeri](#) in sede di conversione del Dl Sostegni-bis. Le due confederazioni sono infatti tra i firmatari di una dichiarazione congiunta, siglata anche dalle stesse Assiterminal e Assologistica, che riprende i punti già sostenuti dalle due associazioni.

“Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati pongono chiaramente l’esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l’anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indotta sul territorio in cui operano” si legge nella nota diffusa oggi.

Nel concreto le quattro sigle – per voce del vicepresidente di Confindustria Natale Mazzucca, e dei presidenti di Confetra, Assiterminal e Assologistica, ovvero nell’ordine Guido Nicolini, Luca Becce e Andrea Gentile – chiedono soluzioni “per alleggerire” i costi delle imprese per “tutti i terminal portuali italiani, in particolare i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo”, con misure specifiche simili a “quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori”.

Più precisamente viene richiesto al Parlamento di “farsi carico di inserire queste misure in sede di conversione del Dl Sostegni-bis e al Governo di sostenerne l’approvazione”.