



# **RASSEGNA STAMPA**

Aprile 2021

## Sanilog, Lazzeri: "Ecco perché il settore ha bisogno di noi"

“Promuoviamo il più possibile la conoscenza di questo strumento, anche per ricordare ai soci di utilizzare questo beneficio quando ne hanno necessità, e che chi ne ha diritto deve iscriversi”.

di Alberto Ghiara

Sanilog è il fondo integrativo del servizio sanitario nazionale per il personale dipendente del settore logistica, trasporto merci e spedizione. Presidente è Piero Lazzeri, che in passato ha ricoperto il ruolo di presidente di Spediporto e nazionale di Fedespedi.

### **Come nasce Sanilog e come è composto?**

“Sanilog - risponde Lazzeri - è stato istituito tra fine 2010 e inizio 2011 come ente bilaterale che riunisce le parti sindacali e datoriali della logistica, con l’obiettivo di dare sostegno all’assistenza sanitaria privata ai lavoratori del nostro settore. Soci fondatori sono sette soggetti datoriali: Anita, Assologistica, Confetra, Fedespedi, Fedit, Trasportounito e poi ci sono le cooperative. Per le rappresentanze dei lavoratori, FIIt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Oggi riunisce 173.000 iscritti e continuiamo a crescere perché sollecitiamo l’adesione a questo benefit, previsto negli accordi contrattuali fra lavoratori e datori e in linea pratica obbligatorio. La copertura è data da due società assicuratrici, Unisalute (gruppo Unipol) e Aig Odontonetwork”.

### **Quali vantaggi offre a chi aderisce?**

“Diamo rimborsi di prestazioni sanitarie, accesso a un’ampia rete di strutture e medici convenzionati, tariffe convenzionate, tempi di attesa ridotti rispetto al servizio sanitario nazionale in centri convenzionati e stiamo sperimentando servizi di telemedicina in aggiunta ai piani assistenziali per le non autosufficienze. C’è anche la possibilità per gli iscritti di far aderire i familiari con un modesto contributo di 140 euro, mentre per il titolare è gratuito, essendo la spesa a carico dell’azienda”.

### **Qual è stato l'impegno di Sanilog durante l'emergenza per la Covid-19?**

“Appena scoppiato il caso lo scorso anno ci siamo chiesti che cosa fare. Purtroppo la copertura da pandemia non è presente in nessuna polizza. Tutti l’hanno sempre esclusa perché non si sa che cosa ti può portare. Noi ci siamo mossi per tempo. Col fatto che c’era il lockdown e le prestazioni convenzionali sono state utilizzate meno, perché la gente era chiusa in casa, siamo riusciti a ottenere a livello gratuito la copertura assicurativa, abbiamo dato una serie di misure a sostegno dei lavoratori e delle lavoratrici che comprendevano indennità giornaliera per ricovero in caso di positività, una diaria post-ricovero a seguito di terapia intensiva, una diaria da isolamento

guarito. È stata un'iniziativa apprezzata e a aprile la rinnoveremo. Il contributo delle compagnie assicuratrici è stato significativo, in questo periodo hanno coperto due milioni di euro di spese”.

**Quali sono state le iniziative promosse nell'ultimo periodo?**

“Promuoviamo il più possibile la conoscenza di questo strumento, anche per ricordare ai soci di utilizzare questo beneficio quando ne hanno necessità, e che chi ne ha diritto deve iscriversi. Nei prossimi mesi ci possiamo aspettare qualche situazione di crisi delle aziende, con lo sbloccarsi di certi meccanismi, vorrei che a nessuno mancasse questa copertura”.

**Può raccontarci come è nata l'idea di realizzare podcast per promuovere la vostra attività?**

“Adeguare la comunicazione ai tempi di oggi è fondamentale. Abbiamo avuto buoni consigli di utilizzare strumenti come podcast e social media, sono molto seguiti e più economici rispetto a altre formule. È una novità nel mondo dei fondi sanitari e altri fondi ci hanno fatto i complimenti. Nel corso delle puntate sono toccati cinque argomenti di attualità, coinvolgendo medici specialisti, ma anche cantanti come Enrico Ruggeri e altre personalità. Le cinque puntate andranno on air su Spotify ogni 14 giorni, a partire dal 18 marzo con la nutraceutica, poi posturologia, benessere psicologico, prevenzione odontoiatrica, telemedicina”.

**Inviato dossier a Carfagna**

## Sud ed economia, percezione sballata Confetra sollecita

**N**apoli. (Paolo Bosso). Raggiungere o spostarsi dal Sud Italia, per le persone e le merci, è diventato estremamente complicato ed economicamente poco competitivo, spesso addirittura impossibile. E questo non è un problema del Mezzogiorno, è un problema dell'Italia che così si ritrova zoppa, non si sviluppa. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) dovrebbe essere l'occasione per colmare questa lacuna, altrimenti il rischio è quello di strutturare un'Italia a due velocità. Lo scrivono in un documento congiunto - inviato alla ministra per il Sud, Mara Carfagna - gli esperti di logistica di Confetra Mezzogiorno, ovvero il coordinatore Domenico de Crescenzo insieme ai responsabili per la Campania, Ermanno Giamberini, la Sicilia, Mauro Nicosia, e la Puglia, Felice Panaro. L'elaborato mette nero su bianco un primo appuntamento in webinar tenutosi il 16 marzo, organizzato sempre da Confetra. Il nodo è la ripartizione dei fondi del PNRR, da consegnare a Bruxelles entro aprile. Un megalondo di oltre 200 miliardi per l'Italia che permetterebbe

**segue in ultima pagina**

### Sud ed economia

di recuperare il gap infrastrutturale tra Settentrione e Meridione. Attualmente lo squilibrio è forte, scrivono gli imprenditori e gli analisti di Confetra, nei collegamenti stradali, tra gli hub logistici, nelle connessioni intermodali, ma soprattutto sulle ferrovie, molto carenti al Sud. «Va risvegliata l'attenzione delle istituzioni e dell'opinione pubblica sull'opportunità costituita dal PNRR», afferma Giamberini, secondo il quale «sarebbe "delittuoso" sprecare questa occasione, magari finanziando l'ennesima grande opera

e gli emigrati. Il documento passa in rassegna una serie di proposte suddivise in quattro categorie: ferrovie, trasporto aereo, viabilità e porti.

**Leggi il documento di Confetra Mezzogiorno**

di dubbia utilità ai fini dello sviluppo economico del Mezzogiorno».

È anche un problema di percezione che si ha verso Mezzogiorno. Per ogni euro investito al Sud si genera valore aggiunto nazionale per 1,30 euro, di cui ne beneficia principalmente il Nord per effetto dei consumi e della distribuzione della popolazione. Il Mezzogiorno esporta tante merci verso l'estero e importa - al netto della pandemia - tanto turismo. Due asset fondamentali che occorre rafforzare in una logica internazionale, mentre l'ultima bozza del PNRR relega il Sud a un ruolo anacronisticamente localizzato, mediterraneo, il che non corrisponde alla realtà dei fatti, dove le imprese locali esportano storicamente negli Stati Uniti e in Germania, per esempio.

Dopo aver fotografato la condizione economica delle regioni del Meridione tramite il Pil, gli occupati

**COESIONE SOCIALE**

# Si firma in Comune il Patto per il lavoro

Mercoledì verrà sottoscritto il Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città porto. Il Patto sarà presentato dall'assessora al Porto **Barbara Bonciani**. I firmatari sono: il sindaco Luca Salvetti, l'assessora Bonciani, il presidente dell'Adsp Luciano Guerrieri, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Piero Neri, Marco Mignogna (Assiterminal), Enrico Bonistalli (Asamar), Gloria Dari (Spedimar e **Confetra**), Massimo Angioli (CNA), Federico Barbera (Assimprese), Enzo Raugei (Ancip) Jari De Filicaia (Lega Cooperative), Giuseppe Gugliardo (Filt-Cgil), Gian Luca Vianello (Ultrasporti) e Dino Keszei (Fit-Cisl). —

## Interporto Via della Seta: Serpagli entra in commissione di Confetra



**CEPIM** Gianpaolo Serpagli.

■ Il presidente di Cepim Gianpaolo Serpagli entra nella commissione «Via della Seta» della Confederazione generale italiana dei Trasporti e della logistica (Confetra).

Durante l'ultima seduta del Consiglio direttivo Uir (Unione interporti riuniti), il presidente della società che gestisce l'Interporto di Parma è stato designato quale rappresentante dell'associazione nella Commissione Via della Seta di Confetra.

Le commissioni sono uno strumento inclusivo e partecipato che consentono di lavorare insieme e permettono a tutti gli associati di dare il proprio contributo per una crescita globale del settore.

Durante l'ultima giunta di Confetra è stato fatto il punto della situazione in merito all'attività svolta nello scorso anno dalle 8 commissioni tematiche di indagine e studio, e sono state istituite due nuove commissioni sui temi Innovazione Digitale e Green Logistics.

«Mai come oggi con gli investimenti che tendono al green - spiega Serpagli - è necessario collaborare per ripristinare la crescita del settore logistico e trasportistico. Aprire una via consolidata verso est può aprire nuove opportunità per l'economia nazionale ed europea».

**r.eco.**

## Nicolini (Confetra) incontra il ministro Giovannini “senza una logistica forte, non esiste economia forte”

ROMA – Il presidente di **Confetra** Guido Nicolini, ha incontrato Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. “Senza una logistica forte, non può esistere un’economia forte. Un gap logistico di 70 miliardi l’anno, significa che ogni tre anni la nostra economia brucia un intero Recovery Fund”, ha dichiarato Guido Nicolini, al termine dell’incontro con il ministro.

“Un Paese senza materie prime, che importa, e che ha un’economia retta dalle esportazioni – unici due indicatori macroeconomici ad essere cresciuti dalla grande crisi del 2008 al 2019 – non può non interrogarsi su quale debba essere il ‘suo posto nel mondo’ in quello che Parag Khanna ha definito in *Connectography* ‘Il Secolo della Logistica’: delle connessioni, delle reti, dei nodi, dei flussi merci e dati”

Nicolini ha poi aggiunto che “il nostro settore rappresenta il sistema circolatorio dell’economia reale sul piano interno, e le braccia e le gambe degli interessi economici ed industriali del Paese sul piano internazionale nel complesso scacchiere del mercato globale. Chi legge la stampa estera, sa benissimo che tali temi, e le questioni che da essi discendono – Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi, 5G, infrastrutture strategiche e connessioni del Ten-T Network, per citarne alcuni – sono centrali nell’agenda istituzio-



Il presidente di **Confetra** Guido Nicolini

nale, economica e nel dibattito pubblico di tutti i principali Paesi europei. In Italia invece appaiono questioni iniziatriche, da addetti ai lavori, ed assolutamente marginali per la politica. Avremo modo, nelle prossime settimane, di affrontare le tante questioni aperte che riguardano i diversi specifici segmenti della nostra supply chain: porti, interporti, aeroporti, spedizioni internazionali, cargo ferroviario, auto-transporto, hub logistici, infrastrutture materiali ed immateriali. Ma oggi abbiamo voluto approfittare di questo primo incontro con il nuovo Ministro anzitutto per rappresentargli uno scenario, una vision, una strategia che profili un ruolo ed una funzione specifica per il nostro settore”.

“Il ministro ha detto che non ci sono le risorse per fare tutto, che a proposito di PNRR ci si è

troppo concentrati sulla parte “risorse” e poco su quella “riforme”, e che la transizione green va accelerata più che resa graduale. Condividiamo le sue parole: infatti è da due anni che proponiamo un pacchetto di Semplificazioni per il nostro Settore a costo zero ed altissimo impatto.

Ora siamo noi che chiediamo allo Stato di compiere lo stesso salto di qualità che il Governo ha auspicato compiano le imprese e la cultura industriale del Paese. Abbiamo circa 440 procedimenti amministrativi di controllo sulla merce e sui vettori spalmati su 17 pubbliche amministrazioni, quando la media europea è di non oltre 50 e quasi tutti coordinati dai Custom Office nazionali. Attendiamo dal 2016 un DPCM attuativo per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, la famosa Single Window One Stop

Shop operativa in tutta Europa tranne che da noi. Siamo l’unico Paese europeo ad avere il doppio controllo Dogana – Guardia di Finanza sulle merci. Siamo l’unico Paese europeo ad avere una legislazione sulle spedizioni che risale al periodo fascista, il Codice Civile del 1942, e non abbiamo neanche adottato la lettera di vettura elettronica e-CMR prevista dalla Convenzione di Ginevra. Nella maggior parte dei porti italiani, nelle ore di punta, i camion fanno dalle 5 alle 8 ore di fila per il carico merce, perché non esiste un sistema che garantisca l’appuntamento intermodale.

E siamo l’unico Paese europeo ad avere tre soggetti di controllo per il Settore – Antitrust, ART, AgCom – in aggiunta ai ministeri vigilanti ed alla giustizia ordinaria. Potrei continuare a lungo, e del resto il costo del gap di competitività logistica nazionale è stato misurato da più autorevoli fonti in una forbice che va tra i 70 ed i 90 miliardi di euro l’anno, in parte per la carenza di infrastrutture, in parte maggiore per un contesto regolatorio ostile. Proponiamo al Ministro un “Patto PNRR”: lo Stato faccia davvero le riforme che attendiamo da oltre un decennio, ed ogni euro risparmiato dalle imprese logistiche sugli assurdi oneri burocratici tutti e soli italiani sarà investito per accelerare la transizione green”.

## Anche un focus su Malpensa e Fiumicino nell'Almanacco 2021 di Confetra

# ALMANACCO DELLA LOGISTICA 2021



Dopo il successo della prima edizione, pubblicata lo scorso anno, Confetra ha replicato con la pubblicazione del nuovo Almanacco della Logistica 2021, che si propone di essere raccolta completa di tutti i dati relativi al settore su scala nazionale.

Il report, ha spiegato il presidente Guido Nicolini, è il frutto di un impegno poderoso, ed è stato completato grazie all'apporto di numerosi soggetti, tra cui università, società, associazioni e organismi intraconfederali (tra cui il Cluster Cargo Aereo).

Anche nell'edizione 2021, l'Almanacco di Confetra – quest'anno intitolato 'La Logistica alla prova

del Covid' – dedica ampio spazio al settore del trasporto aereo, affrontato sia offrendo un quadro generale delle merci movimentate in Italia, sia con la novità di due focus specifici sugli aeroporti principali del paese, Malpensa e Fiumicino, di cui sono mostrati i voli ripartiti sia per tipologia (full cargo, courier, belly) sia per destinazione geografica. Altri approfondimenti sono inoltre dedicati alle merci movimentate per via aerea in Europa e all'andamento di import ed export per settore merceologico.

Confetra, Almanacco della Logistica 2021- La Logistica alla prova del Covid - IL DOCUMENTO

**ROMA - La Logistica alla prova del Covid - Riflessioni e Considerazioni su come il Settore sta attraversando la Crisi è il sottotitolo dell'Almanacco della Logistica 2021**, seconda edizione del rapporto elaborato dal **Centro Studi Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**, avvalendosi della collaborazione - dell'intero Sistema Confederale: dal CNEL, ad ADM, a RAM, a RFI, ad Assopporti, a Roma3, al Politecnico di Milano, ad ACI Europe, al Cluster Cargo Aereo, a Fedespediti, a Federmetano, al Freight Leaders Council, a SRM, a UIR e a World Capital e Istituzioni patrocinanti o Partner di ricerca ed analisi.

Un ampio studio **presentato nell'editoriale introduttivo dal presidente di Confetra, Guido Niccolini**, il cui «**obiettivo resta quello di offrire la prima ed unica raccolta completa di tutti i dati che - su scala annuale - riguardano l'intero Settore della logistica e del trasporto merci: porti, aeroporti, interporti, cargo ferroviario, trasporto su gomma, movimentazioni di magazzino, aree interne, valichi alpini, eCommerce, distribuzione di ultimo miglio, import, export, spedizioni internazionali, immobiliare logistico. I numeri, quindi, riferimento primo di ogni analisi.** Numeri e campi di indagine consolidati, ma anche informazioni e riflessioni nuove come quelle sul profilo quali-quantitativo del vasto tessuto imprenditoriale che popola la nostra industry».

### [ALMANACCO DELLA LOGISTICA 2021 \(SCARICA IL PDF\)](#)

«Abbiamo ovviamente monitorato day by day gli accadimenti “logistici” di questo indimenticabile 2020: il Covid-19, anzitutto, e gli impatti della conseguente crisi economica sul nostro Settore; ed infine l'**entrata in vigore della Brexit** ed il **cambio di leadership nell'Amministrazione USA**. Un anno ricco di avvenimenti unici o quasi, quindi, con la logistica sempre più centrale nelle dinamiche geoeconomiche e geostrategiche globali».

#### **Segmento portuale e terminalistico**

«L'impatto di tale crisi sul settore ha evidenziato **la drastica asimmetria di effetti prodotti sui diversi segmenti della supply chain logistica.** **In uno stesso porto ad esempio si osserva** la tenuta (-0,9 per cento TEU) o addirittura la crescita del traffico container (+14 per cento TEU Transshipment), il crollo di quello rinfusiero (-14,2 per cento Rinfuse liquide, -17,4 per cento Rinfuse solide), la compressione di quello Ro-Ro (-7,2 per cento), l'azzeramento di quello crocieristico (-94,6 per cento).

#### **Segmento corrieristico e ecommerce**

Così come, nello stesso **segmento corrieristico** per citare un altro caso, al grave ridimensionamento delle **consegne b2b** -in gran parte causato dalle perduranti chiusure di attività commerciali, ricettive, turistico ricreative e della ristorazione, oltre ai 59 drammatici giorni di lockdown totale del marzo aprile 2020- ha fatto da contraltare un'**ulteriore poderosa crescita dell'eCommerce e delle consegne**

**b2c.** Ma anche all'interno dello stesso settore **eCommerce la frattura verticale è stata quanto mai profonda:** al +31 per cento dei prodotti ha corrisposto il -47 per cento dei servizi. In questo contesto, offrire al lettore una interpretazione omogenea e trasversale dell'impatto della crisi sul Settore sarebbe scientificamente improprio ed economicamente fuorviante. Questa crisi, forse per la prima volta ed a differenza anche della crisi del 2008, non solo ha sortito diversi effetti sui segmenti della filiera, ma ha "spaccato" tali segmenti.

Nonostante ciò, l'Almanacco continua e continuerà a raccontare la Logistica nelle sue diverse modalità "verticali" offrendo al lettore una fotografia dettagliata e completa della movimentazione delle merci nel nostro Paese.

### **Trasporto marittimo**

Nella sezione dedicata al **trasporto marittimo**, alla consueta fotografia dei traffici nei diversi scali, è stato affiancato un **approfondimento sulle integrazioni verticali delle shipping line nel contesto italiano e mondiale.**

### **La ferrovia, Interporti Reti Ten-T**

In ultimo, non per importanza, l'Almanacco si è impresiosito della collaborazione con UIR che è andato ad integrare **la modalità ferroviaria per raccontare il mondo Interportuale nel contesto delle reti TEN-T.** Per meglio comprendere le dinamiche dell'eCommerce e di quanto questo pesi nel complesso dei consumi nazionali, la collaborazione con il Politecnico di Milano è stata integrata con il tasso di penetrazione dell'online rispetto ai consumi, totale e per settore di attività.

### **Traffico su strada**

L'analisi del traffico su strada (-11,1 per cento il traffico rilevato sulle autostrade) ha evidenziato un'incidenza della contrazione del traffico interno superiore agli scambi internazionali (Valichi alpini -6,0 per cento). La modalità che si è rivelata più resiliente è certamente quella ferroviaria che ha visto una leggera crescita delle tonnellate-km trasportate (+0,4 per cento) e una leggera contrazione dei treni-km (-3,2 per cento) evidenziando la crescita in termini dimensionali dei treni.

### **Modalità cargo aereo**

La sezione dedicata alla modalità Aerea, che nel complesso ha fatto registrare una contrazione del -24,4 per cento delle merci movimentate, è stata arricchita dalla ripartizione della tipologia di voli nei due principali hub italiani, Fiumicino (-62 per cento) e Malpensa (-6,2 per cento). In questi abbiamo mostrato che, nel contesto di crisi e conseguente azzeramento degli aeromobili di lungo raggio operanti i voli intercontinentali passeggeri (Cargo Belly: -65,8 per cento Milano Malpensa e -73,6 per cento Roma Fiumicino), il mercato ha risposto con l'attivazione di voli "full cargo" e con un'ulteriore accelerazione del traffico Courier, prevalentemente legato al già esistente trend di crescita dell'eCommerce».

### **Cocclusioni**

«Un anno ricco di avvenimenti unici o quasi, quindi, con la logistica sempre più centrale nelle dinamiche geoeconomiche e geostrategiche globali» conclude il presidente Guido Nicolini - «Proviamo allora a raccontarlo, quest'anno, ovviamente dal nostro punto di vista.»

## ...e insieme a Moretto (Fedespedi) incontrano la Bellanova

ROMA – **Confetra** ha incontrato la vice ministra Bellanova, presenti il presidente Nicolini, la vice presidente vicaria **Silvia Moretto** e il direttore Ivano Russo.

"Ci sono tante questioni contingenti: dalle restrizioni al Brennero al ricorso a Bruxelles a difesa dell'impianto pubblico delle AdSp. Ci sono altrettante questioni operative, solo apparentemente minori: penso, ad esempio, alla minaccia che grava sul ciclo operativo delle verifiche sulla merce se si consolidasse una interpretazione estensiva della normativa sui controlli radiometrici.

Ci sono, inoltre, tanti temi di regolazione stratificata e contraddittoria – tra Art, AgCom, Anac, Ansfisa, Antitrust, Codice Appalti, Codice Doganale – che nelle nostre imprese fanno lavorare più avvocati e consulenti che trasportatori e spedizionieri".

Ma molti di questi temi "necessitano di un presidio istituzionale ed amministrativo stringente. Di qui il nostro appello affinché, quanto prima ed anche attraverso l'assegnazione delle deleghe a vice ministri e sottosegretari, il nuovo Mims sia reso operativo a pieno regime. Abbiamo appreso dalla stampa del cambio di denominazione, e prima ancora di assetto, con la costituzione di un terzo Dipartimento. Che immagino andrà riempito di contenuti, di personale e di funzioni. Il nostro appello è: mettete subito la "macchina" in condizione di correre".

Per Nicolini "c'è poi un tema più generale, di approccio e di cornice: il Governo deve acquisire il ruolo strategico della Logistica, sistema circolatorio dell'economia reale, pilastro dell'import / export nazionale nel mondo. Lo deve al Paese, prima ancora che al

Settore.

Tra Via della Seta, guerra dei dazi, Brexit, Rotta Artica, 5G e autostrade digitali, blockchain e smart data, oggi i temi delle infrastrutture materiali e immateriali, dei flussi dati e merci, delle barriere al commercio internazionale, della digital transformation e della transizione green, sono divenuti i dossier più rilevanti nella politica economica degli Stati e nelle relazioni tra Stati.

Geopolitica, geoeconomia e logistica stanno determinando i nuovi equilibri globali perché il fattore 'tempo di trasferimento' è divenuto ben più importante di altri storici asset competitivi.

Se l'Italia vuole giocare questa partita, deve attrezzarsi. Da tutti i punti di vista: dalla rapida realizzazione delle infrastrutture utili, al sostegno alla crescita delle imprese del Settore, passando per una robusta semplificazione del quadro normativo e regolatorio. Solo se saremo protagonisti di tali dinamiche, potremo ambire anche a modificare gli aspetti meno sostenibili e giusti dal punto di vista sia ambientale che socioeconomico. Altrimenti saremo marginali nel mondo e, ben che vada, domiciliatari di iniziative altrui".

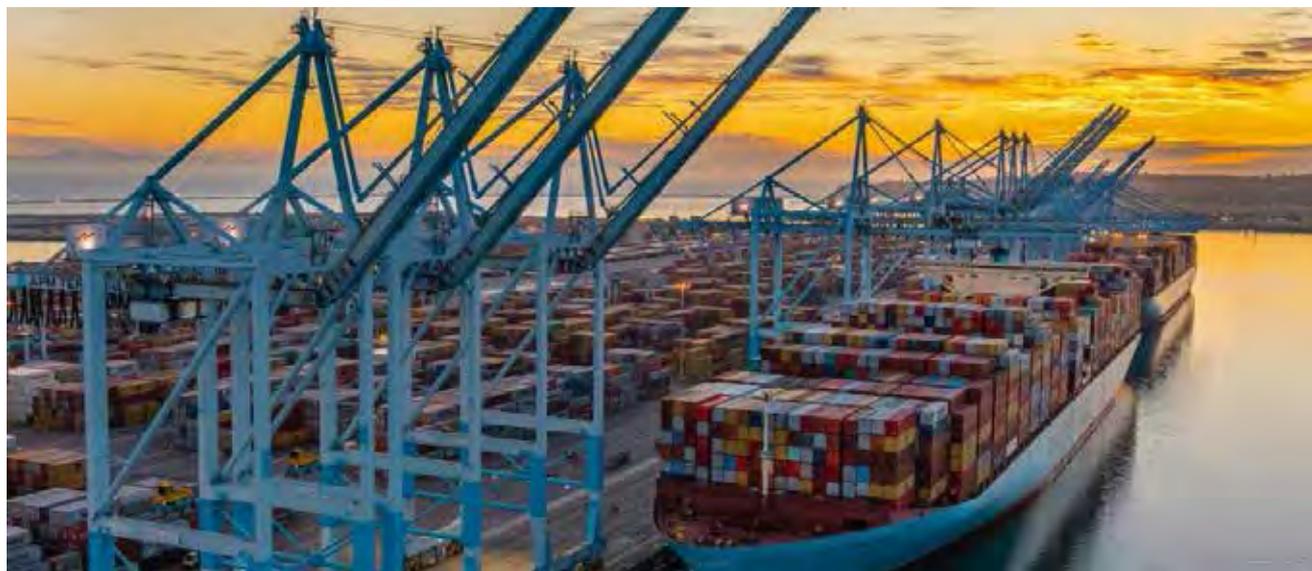
La numero due di **Confetra** e leader degli spedizionieri internazionali, **Silvia Moretto**, ha aggiunto: "Confidiamo che con il nuovo ministero – e con il coordinamento dei ministeri della Mobilità Sostenibile, dello Sviluppo, della Transizione Ecologica e dell'Innovazione – si possa finalmente affrontare il tema della funzione logistica del Paese con una visione unitaria, strutturata, trasversale".



# PORT NEWS

*Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



6 Aprile 2021 — News

La fotografia scattata dal Centro Studi di Confetra

## **Logistica 2021, una crisi senza precedenti**

di Redazione

della filiera, ma ha “spaccato” tali segmenti. E’ quanto emerge dalla fotografia scattata dall’Almanacco della Logistica 2021 elaborato dal **Centro Studi Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**.

L’almanacco ha mostrato una drastica asimmetria di effetti prodotti sui diversi segmenti della *supply chain* logistica. Nella nota stampa preparata dall’Ente confederale si evidenzia come in uno stesso porto ad esempio si sia osservato la tenuta (-0,9 per cento TEU) o addirittura la crescita del traffico container (+14 per cento TEU Transshipment), il crollo di quello rinfusiero (-14,2 per cento Rinfuse liquide, -17,4 per cento Rinfuse solide), la compressione di quello Ro-Ro (-7,2 per cento), l’azzeramento di quello crocieristico (-94,6 per cento).

In uno stesso segmento corrieristico ,per citare un altro caso, “al grave ridimensionamento delle consegne b2b -in gran parte causato dalle perduranti chiusure di attività commerciali, ricettive, turistico ricreative e della ristorazione, oltre ai 59 drammatici giorni di *lockdown* totale del marzo aprile 2020- ha fatto da contraltare un’ulteriore poderosa crescita dell’eCommerce e delle consegne b2c”.

Anche all’interno dello stesso settore eCommerce “la frattura verticale è stata quanto mai profonda: al +31 per cento dei prodotti ha corrisposto il -47 per cento dei servizi”.

situazione è stata arricchita dalla ripartizione della tipologia di voli nei due principali hub italiani, Fiumicino (-62 per cento) e Malpensa (-6,2 per cento). “In questi abbiamo mostrato che, nel contesto di crisi e conseguente azzeramento degli aeromobili di lungo raggio operanti i voli intercontinentali passeggeri (Cargo Belly: -65,8 per cento Milano Malpensa e -73,6 per cento Roma Fiumicino), il mercato ha risposto con l’attivazione di voli “full cargo” e con un’ulteriore accelerazione del traffico Courier, prevalentemente legato al già esistente trend di crescita dell’eCommerce”.

Nel trasporto marittimo, alla consueta fotografia dei traffici nei diversi scali, è stato affiancato un approfondimento sulle integrazioni verticali delle *shipping line* nel contesto italiano e mondiale.

L’analisi del traffico su strada (-11,1 per cento il traffico rilevato sulle autostrade) ha evidenziato un’incidenza della contrazione del traffico interno superiore agli scambi internazionali (Valichi alpini -6,0 per cento).

La modalità che si è rivelata più resiliente è certamente quella ferroviaria che ha visto una leggera crescita delle tonnellate-km trasportate (+0,4 per cento) e una leggera contrazione dei treni-km (-3,2 per cento) evidenziando la crescita in termini dimensionali dei treni.

## Schiavoni (Asea): “Nel PNRR priorità alla riforme, partendo da quella fiscale”

Milano – “Priorità alle riforme, partendo da quella fiscale”. E’ quanto chiede **Betty Schiavoni**, presidente di Asea, al governo in vista degli interventi più urgenti da inserire nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** italiano. “Non ne facciamo una questione di settore ma di sistema Paese, poiché se l’Italia non funziona, anche i singoli settori faticano. Per questo, la **priorità deve andare alle riforme** che sono alla base del Recovery plan. Con un focus su quella **fiscale**”, spiega il numero di Asea, l’associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori.

I **dati ISTAT** mostrano per il 2020 una pressione fiscale in Italia del 43,1% sul PIL, in aumento rispetto al 42,4% del PIL dell’anno precedente. Nel 2019 la pressione fiscale italiana, al netto del sommerso e dell’economia illegale, si attestava al 48,2%. **Nel confronto europeo, secondo i dati della Fondazione Nazionale Commercialisti, siamo al primo posto in Europa. “Quindi, nonostante il Covid 19 e gli interventi favorevoli del governo, la pressione fiscale in Italia è aumentata”,** obietta Schiavoni.

“**La pressione fiscale** è sbilanciata dal lato del lavoro, contrassegnata da una **economia sommersa elevata, frammentata in una miriade di tributi**. Ma non basta, altri due dati devono essere evidenziati per porvi un rimedio – prosegue il presidente -. Secondo la banca mondiale, nella classifica generale del **Paying Taxes** [\[1\]](#) l’Italia è al 128° posto su 190 Paesi esaminati. Questi dati confermano quanto sappiamo: il nostro sistema tributario è inefficiente, macchinoso e, oserei dire, ingiusto”.

**Schiavoni** rincara la dose: “In Italia per eseguire gli **adempimenti fiscali** le imprese devono dedicare molte ore lavoro: 238 contro una media europea di 161 ore. Il tempo di attesa di un rimborso IVA è di 62,6 settimane contro un dato globale di 27,3 settimane ed uno europeo di 16,4 settimane”. Non solo: “Siamo ancora uno dei pochi Paesi che fa pagare la marca da bollo, siamo tra i Paesi più cari per i prezzi per i carburanti (il 3° Paese più caro per il gasolio ed il 5° per la benzina – dati della Commissione UE)”.

Conclude Schiavoni: “Occorre una riforma complessiva del sistema fiscale in modo che sia equo, semplice e bilanciato. **Spostando parte del carico fiscale dal lavoro e dalle imprese ai consumi;** con un nuovo rapporto tra Stato e contribuenti basato sulla fiducia e sull’equità. **Riportando i costi del funzionamento delle Authorities a carico della fiscalità generale.** Speriamo che il presidente Draghi riesca a portare avanti questa riforma, così come le altre grandi sfide che ha davanti”.

## Vaccini ai lavoratori dei porti, i piloti: “Noi in prima linea, dobbiamo lavorare in sicurezza”

Milano – Da più parti continuano le richieste al governo, al ministro della Salute e ai presidenti delle regioni per inserire gli operatori portuali tra le categorie che necessitano di prioritaria vaccinazione.

Assoporti, armatori, Autorità portuali e sindacati di categoria hanno più volte evidenziato l'importanza di salvaguardare gli operatori del porto che, come categoria essenziale per il Paese, non hanno mai interrotto la propria attività lavorativa continuando a garantire l'approvvigionamento dei beni essenziali durante tutta la pandemia.

Tra queste categorie i **Piloti del Porto** sono il personale marittimo che prima di tutti entra in contatto con gli equipaggi delle navi che arrivano in Italia perchè addetti alla manovra di entrata delle navi nei Porti. **Nell'ultimo anno di pandemia i Piloti italiani hanno lavorato in prima linea ed a stretto contatto con persone positive da Covid-19 senza mai interrompere la loro attività e offrendo il loro contributo anche in situazioni di “alto rischio” da infezione come nel caso della movimentazione sulle “navi quarantena”.**

**“La Federazione Italiana Piloti dei Porti chiede con fermezza ai Presidenti delle regioni italiane di inserire la categoria dei Piloti nella gerarchia della vaccinazione affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza la propria attività nella catena lavorativa portuale e di conseguenza del Paese. Un atto semplice ma essenziale per la salute di oltre 200 piloti posti a presidiare 66 porti lungo tutte le coste italiane”.**

## “Logistica e trasporto merci alla prova del Covid”. L’analisi nell’Almanacco di Confetra / Il documento

Milano – “Un anno ricco di avvenimenti unici o quasi, con la logistica sempre più centrale nelle dinamiche geoeconomiche e geostrategiche globali. Proviamo allora a raccontarlo, quest’anno, ovviamente dal nostro punto di vista”.

Premette **Guido Nicolini**, presidente di Confetra, introducendo la seconda edizione dell’**Almanacco della Logistica 2021** (*in allegato*). Una raccolta completa di dati e contributi che, su scala annuale, analizzano l’intero settore: porti, aeroporti, interporti, cargo ferroviario, trasporto su gomma, movimentazioni di magazzino, aree interne, valichi alpini, eCommerce, distribuzione di ultimo miglio, import, export, spedizioni internazionali e immobiliare logistico.

Alla stesura dell’**Almanacco** hanno contribuito, come **istituzioni patrocinanti o partner di analisi e ricerche** – il CNEL, ADM, RAM, RFI, Assoport, Roma3, Politecnico di Milano, ACI Europe, Cluster Cargo Aereo, Fedespedi, Federmetano, Freight Leaders Council, SRM, UIR e World Capital.

Di questo anno “indimenticabile”, l’Almanacco riporta “numeri e campi di indagine consolidati, ma anche informazioni e riflessioni nuove come quelle sul profilo quali-quantitativo del vasto tessuto imprenditoriale che popola la nostra industry”, spiega **Nicolini**. “Abbiamo ovviamente monitorato day by day gli accadimenti “logistici” del 2020: il Covid-19, anzitutto, e gli impatti della conseguente crisi economica sul nostro settore; ed infine l’entrata in vigore della Brexit ed il cambio di leadership nell’amministrazione USA”, conclude il **presidente di Confetra**.

## Terminal Container in Italia: nelle mani di Msc oltre il 41% del mercato

L'[Almanacco della Logistica 2021 di Confetra](#), fra le varie statistiche e dati pubblicati, offre un'interessante analisi dei volumi e soprattutto delle quote di mercato nei terminal container in Italia. Nel rapporto sono infatti riportati i primi quattro 'Container Terminal Operators' attivi in Italia nel 2020 e il metodo di calcolo indica i volumi dei terminal controllati, mentre laddove questo non sia stato possibile sono stati assegnati in base alla quota di partecipazione.

L'analisi mostra come il Gruppo Msc (in alcuni scali presente come Marininvest, in altri come Terminal Investment Limited) sia largamente il player dominante a livello nazionale con un market share del 41,41%, vale a dire 4.425.427 Teu sul totale di 10.687.148 nei quali è calcolato sia il traffico di trasbordo (transshipment) che di import-export. La seconda piazza è occupata da Psa, presente sia a Genova che a Marghera, con una quota di mercato del 18,19% e 1.943.964 Teu movimentati l'anno scorso. Medaglia di bronzo per Contship Italia con 1.104.825 Teu e un market share del 10,34% mentre in quarta posizione figura Gip (Gruppo Investimenti Portuali) con 469.498 Teu (4,39%).

In realtà, a ben vedere, i Teu riconducibili a Gip dovrebbero essere un volume significativamente maggiore se si considera (come sarebbe opportuno), oltre al Terminal darsena Toscana di Livorno, anche la quota pari al 38% detenuta in Psa Genoa Investments Nv, la società olandese cui fanno capo i due terminal container genovesi Psa Genova Prà e Psa Sech oggetto di fusione nel corso del 2020.



# MANICA STRETTA

*Non è stato il caos totale che si aspettavano i più pessimisti, ma certamente, a giudicare da quello che è successo nei primi mesi del nuovo regime, si sta ridisegnando il panorama dei trasporti da e per la Gran Bretagna*

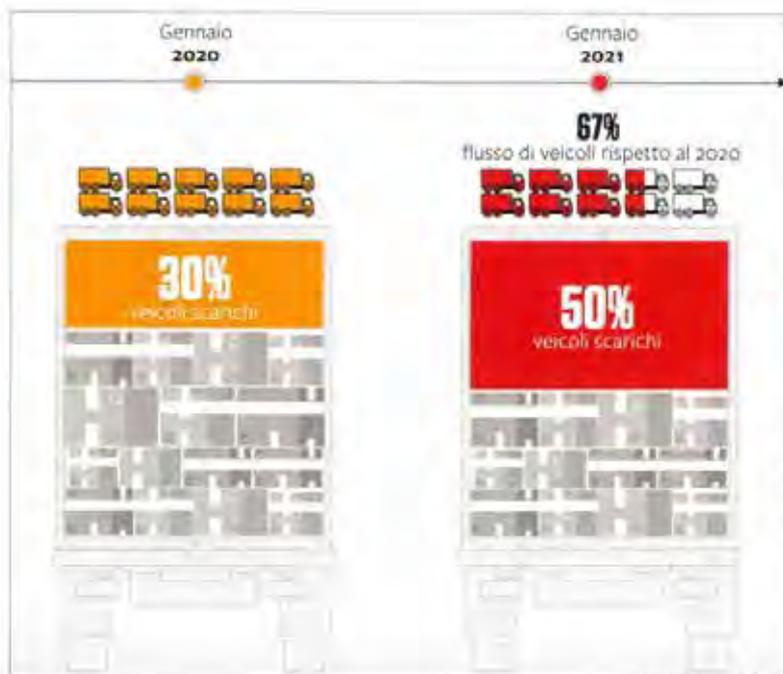
**S**econdo l'analisi di Betty Schiavoni, presidente dell'Alsea, l'Associazione Lombarda Spedizionieri e Trasportatori e membro del Consiglio della Confetra, "Le aziende italiane di trasporto e logistica non hanno subito più di tanto l'impatto della Brexit, perché da anni, per una questione di costi, il business si è spostato dai camion italiani a quelli stranieri, soprattutto dell'Est". E conclude la sintesi ribadendo che da noi ci sono ancora alcune aziende che trasportano attraversando la Manica,

"ma la maggioranza dei camion che fa viaggiare le merci tra il nostro Paese e il Regno Unito ha una targa straniera".

## GHI CI RIMETTE DI PIÙ

Le conseguenze della Brexit sui trasporti e la logistica si sono invece chiaramente sentite in Gran Bretagna, immediatamente dopo il distacco dall'Unione Europea. Nonostante il governo di Londra abbia tentato di minimizzare la portata dell'impatto negativo dello storico divorzio, secondo i dati della Road Haulage Association, il numero di traspor-

ti su strada da e per la Gran Bretagna è diminuito del 68% nel mese di gennaio e nelle settimane successive il recupero è stato lento. Nuova documentazione, attese alle frontiere e formalità burocratiche hanno aumentato tempi del trasbordi tra Continente e isola britannica. Il costo dei trasporti dalla Francia alla Gran Bretagna è aumentato del 40%, così come sono aumentate le aziende di trasporto inglesi che si rifiutano di portare merci al di là dello Stretto. Il numero di impiegati delle dogane, che sarebbero dovuti arrivare a quota 50.000 unità è



Fonte: Cabinet Office

ancora fermo a 10.000. Quanta ricchezza è passata, nell'era dell'Europa unita a 28, tra la Gran Bretagna e gli altri 27 Stati membri? Fonti governative britanniche dichiarano, per il 2019, 294 miliardi di sterline di export, pari al 43% del totale, e 347 miliardi di sterline di import, il 52% del totale. Se molti pensano che il calo attuale sia dovuto all'effetto combinato di Brexit e pandemia, altri prevedono

che il peggio debba ancora arrivare. La tempesta perfetta potrebbe scatenare le sue forze tra aprile e luglio del 2021, quando il sistema economico britannico cercherà di uscire dalla crisi causata dal Covid, ma sarà frenato da un sistema logistico che tenterà in tutti i modi di evitare le pastoie burocratiche e la lentezza del franghetamento tra Gran Bretagna e Francia rifiutando, quando possibile,

di trasportare al di là della Manica. Da qualche mese, infatti, centinaia di aziende britanniche hanno deciso di interrompere le loro esportazioni verso la Ue o di bypassare il problema aprendo filiali sul continente per gestire meglio la distribuzione. Qualsiasi cosa dichiarino le fonti governative, è un dato di fatto che, nei primi mesi del 2021, sono aumentati di molto i camion che sbarcano in Gran Bretagna carichi ma ritornano in Europa vuoti. E la Brexit ha già modificato le rotte di trasporto marittimo: i collegamenti diretti tra porti francesi e irlandesi hanno seguito un picco di +476%. Quello di Cherbourg, in Francia, a gennaio di quest'anno ha visto passare 9.000 camion diretti ai porti di Rosslare e Dublino (Irlanda), contro i poco più di 2.000 al mese degli anni passati.

**E PER L'ITALIA CHE SUCCOEE?**

I rapporti commerciali tra il nostro Paese e la Gran Bretagna nel 2019 valevano circa 31 miliardi di euro (fonte ICE), per due terzi fatti di esportazioni italiane verso il Regno Unito. L'Italia è da tempo l'ottavo fornitore della Gran Bretagna, che rifornisce di prodotti della meccanica, della moda, agroalimentari, farmaceutici e chimici, oltre a vino, altre bevande e arredamento. Ma sempre più spesso, come abbiamo visto, queste merci percorrono la rotta Sud-Nord a bordo di camion di aziende straniere.

**Parole e fatti**  
Autotrasporto e logistica in Gran Bretagna lamentano un calo del volume di merci che attraversa la Manica. Il governo britannico nega che la diminuzione sia così grave. Ma dal grafico in alto è evidente quanto sia salita la percentuale dei camion che dopo l'attraversamento del Canale tornano con il semirimorchio vuoto.



**Porti**

**Confetra fotografa l'annus horribilis della logistica**

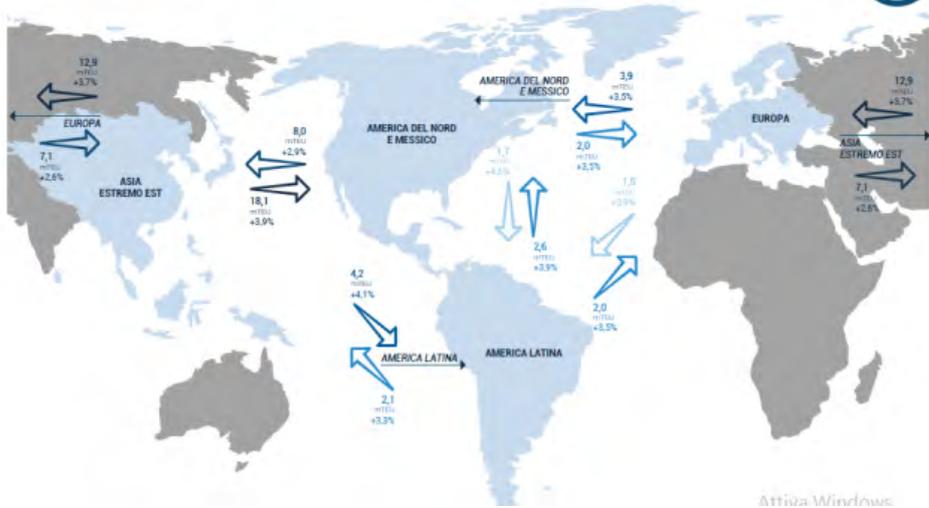
**Nella nuova edizione dell'almanacco i numeri del settore alle prese con la pandemia. Ma non solo: emergono anche la leadership di MSC nella gestione dei terminal, la crescita del traffico intermodale e il boom dell'e-commerce**

L'edizione 2021 dell'Almanacco della Logistica, da più di 10 anni tradizionale pubblicazione curata da Confetra, è una sorta di compendio di un annus horribilis anche per il trasporto delle merci, che però – forse per la prima volta nella storia, almeno in maniera così evidente – ha dimostrato anche al grande pubblico e non solo agli addetti ai lavori di essere la vera spina dorsale del Paese.

Tuttavia i numeri elaborati dalla Confederazione non lasciano troppo spazio all'ottimismo più o meno in tutti i settori. Per quanto riguarda ad esempio i TEUs movimentati, rispetto al 2019 il calo è stato tutto sommato contenuto, nell'ordine di -0,9% a quota 10.687.148. Se in alcuni porti infatti si è registrata una crescita anche netta, dipesa da vari fattori – si veda Vado Ligure (+168%, partendo però da quota 0) o Gioia Tauro (+26,6%, dipendente dagli 'umori' di MSC) – nella maggior parte degli scali il crollo è stato vistoso: a titolo di esempio ecco Genova (-10%), La Spezia (-16,7%), Venezia e Ravenna (-10,8%).

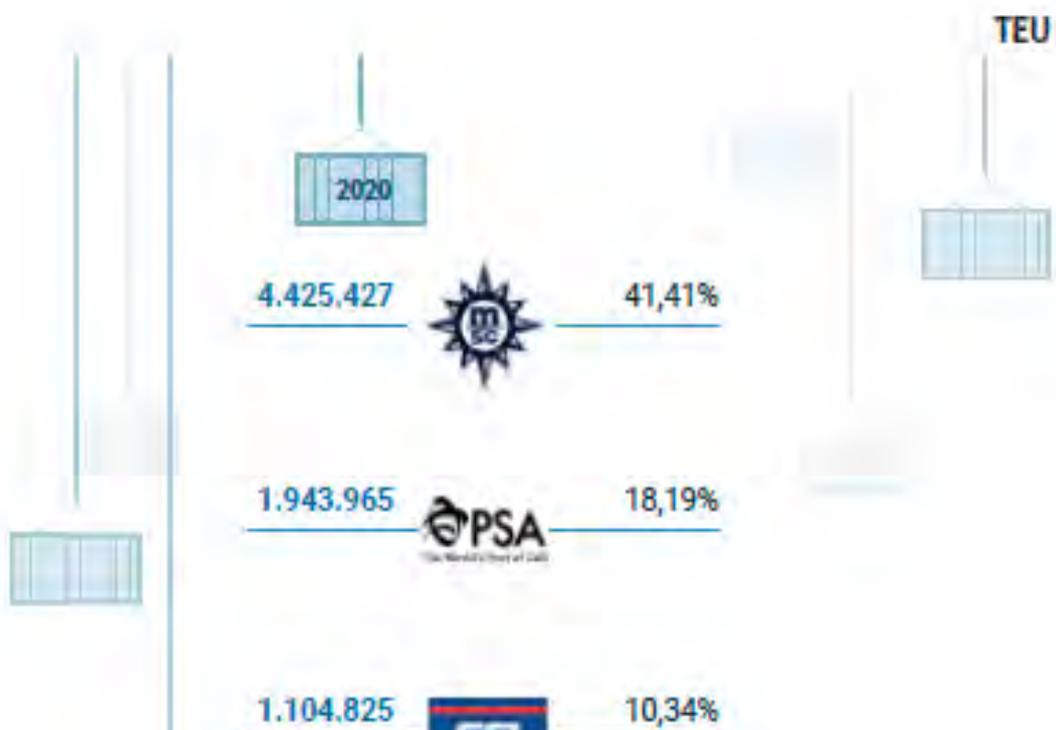
Sono andate maluccio anche le rinfuse liquide (-14,2%), quelle solide (-17,4%), il traffico ro-ro (-7,2%) e quello legato alle Autostrade del Mare (-9,1%). Drammatici – c'era da aspettarselo, e non è una novità – i dati che riguardano i passeggeri movimentati nel corso dell'anno: -42,8% per i ferry, -94,6% per le crociere.

**Volumi Container**  
Scambiati per Area Geografica



Un aspetto interessante della ricerca è quello che riguarda le società che controllano i terminal container lungo la Penisola. A fare la parte del leone è MSC, che gestisce il 41,41% del traffico containerizzato sulle banchine. Segue PSA (18,19%), poi ecco Contship (10,34%) e GIP (4,39%).

# Terminal Container in Italia



zoom

Il 2020 non è stato un anno da ricordare (in positivo) neppure per le merci che viaggiano sulle strade ferrate. Le tonnellate trasportate sono scese del 6,5% rispetto al 2019, con Lombardia e Veneto che si confermano zone privilegiate di origine e destinazione dei flussi.

È diminuito il numero di treni totali movimentati negli interporti (-4,8%), mentre – finalmente una buona notizia! – è aumentato del 7% il traffico intermodale.

Per quanto riguarda l'e-commerce, rispetto al 2019 sono diminuiti (del 47%) le domande di servizi, mentre sono aumentate (del 31%) quelle relative ai prodotti.

“L'Almanacco della Logistica 2021, grazie alle eccellenti collaborazioni di cui vanta, oltre all'innovativa descrizione del settore logistico in termini di numerosità di imprese e adetti, prova ad approfondire il quadro congiunturale che ha caratterizzato quest'anno di profonda crisi sociale ed economica causata dalla pandemia in corso – scrive il presidente Guido Nicolini nella sua introduzione - Si è provato ad investigare, quindi, l'impatto di tale crisi sul nostro settore, e subito è balzato agli occhi un dato: la drastica asimmetria di effetti prodotti sui diversi segmenti della *supply chain* logistica. In uno stesso porto ad esempio si osserva la tenuta o addirittura la crescita del traffico container, il crollo di quello rinfusiero, la compressione di quello Ro-Ro, l'azzeramento di quello crocieristico. Così come, nello stesso segmento corrieristico per citare un altro caso, al grave ridimensionamento delle consegne b2b -in gran parte causato dalle perduranti chiusure di attività commerciali, ricettive, turistico ricreative e della ristorazione, oltre ai 59 drammatici giorni di lockdown totale del marzo aprile 2020- ha fatto da contraltare un'ulteriore poderosa crescita dell'eCommerce e delle consegne b2c”.

“È ovvio che ci siano diversi dati consolidati che fungono per noi da “punti di riferimento”: -9,7% in export, -12,8% in import, circa 60 milioni di tonnellate di merci movimentate in meno. Ma da tali dati di cornice, non appare possibile avventurarsi in proiezioni “orizzontali” sull'intera logistics industry. Questa crisi, forse per la prima volta ed a differenza anche della crisi del 2008, non solo ha sortito diversi effetti sui segmenti della filiera, ma ha ‘spaccato’ tali segmenti”, aggiunge il numero uno di Confetra.

Per scaricare la versione integrale dell'almanacco, [clicca qui](#).

**P.R.**

Rapporto Istat 2021- Nel Mezzogiorno, piccole e microimprese, le più colpite dalla crisi Covid

08 Apr, 2021

**Il Rapporto sulla competitività dei settori produttivi – Edizione 2021 presentato dall'Istat,** analisi elaborata da Confetra. Il rapporto fornisce alcune prime misurazioni degli effetti economici della pandemia, sebbene l'evoluzione dell'emergenza sanitaria, il cui superamento è ancora incerto, impedisca di formulare una valutazione complessiva delle conseguenze sul sistema produttivo italiano.

Il Rapporto del 2020 è centrato sulle conseguenze per l'economia italiana, e in particolare per il sistema produttivo del nostro Paese, della pandemia da Covid-19. Il tema è affrontato da tre prospettive diverse: macroeconomica (evidenziando i riflessi della pandemia sul ciclo italiano anche attraverso confronti internazionali), mesoeconomica (focalizzandosi sull'impatto settoriale delle chiusure amministrative) e microeconomica (esaminando l'eterogeneità degli effetti pandemici sul sistema delle imprese).

**Il perdurare della crisi sanitaria, ha prodotto effetti diversificati sulle imprese,** quasi un terzo delle imprese considerava a rischio la propria sopravvivenza, oltre il 60% prevedeva ricavi in diminuzione mentre solo una su cinque riteneva di non aver subito conseguenze dalla crisi. Gli effetti della crisi hanno delineato differenze su base territoriale, anche a causa dell'applicazione delle misure di contenimento della pandemia diversificate a seconda della Regione.

L'analisi si è avvalsa di un indicatore del grado di rischio combinato dei settori in termini di imprese e addetti che permette di evidenziare come la crisi tenga ad accentuare il divario tra le aree geografiche del nostro Paese.

### **Quadro Macro economico**

**I dati internazionali relativi al 2020** evidenziano la diversità dell'impatto esercitato dalla crisi. **Eccezione fatta per la Cina,** che nel secondo semestre ha pienamente recuperato i livelli di attività precedenti la pandemia - registrando una crescita del +2,3% - Tutte le altre economie hanno evidenziato una fase di recessione.

#### **Nel dettaglio:**

**Stati Uniti** (-3,5%)

**Europa** tra il -11% della Spagna e il -4,9% della Germania

**Area euro:** i Flussi di commercio estero in Europa: hanno avuto flessioni significative sia in import che in export.

**Domanda estera netta per la crescita del Pil:** Negativo per tutte le principali economie dell'Area euro, con un impatto meno accentuato per l'Italia -0,8% e la Germania -0,9 rispetto a Francia e Spagna (-1,5 e -1,9 punti).

**Mercato del lavoro:** diffusa riduzione dell'occupazione che solo lentamente, e in misura parziale, ha alimentato la disoccupazione, mentre ha causato in prevalenza un'uscita dalle forze di lavoro.

**Commercio internazionale:** dinamiche differenziate tra i principali protagonisti con in particolare un rafforzamento del ruolo della Cina e delle economie asiatiche.

#### **Export italiano:**

L'Italia, pur avendo registrato un forte calo delle esportazioni, che ha riguardato quasi tutti i principali mercati di destinazione, **il nostro Paese è riuscito a mantenere o aumentare le quote di mercato in alcuni paesi dell'Ue – quali Francia, Germania, Belgio e Paesi Bassi, Irlanda – e al di fuori dell'Ue, in particolare Cina e Svizzera; si è invece indebolita la posizione relativa negli Stati Uniti e nel Regno Unito.**

#### **I settori produttivi**

La flessione ha riguardato in maniera generalizzata tutti i settori, ma è stata particolarmente ampia nei settori dei prodotti petroliferi (-34,7%) e nella filiera tessile abbigliamento-pelli (tra -16 e -25%)

#### **Servizi**

Sui servizi la divaricazione è molto accentuata, i settori più colpiti risultano essere quello di alloggio e ristorazione, quello delle agenzie di viaggio e quello dei trasporti e magazzinaggio . All'interno di questi macro settori ovviamente si riscontrano andamenti molto eterogenei: trasporto aereo (-60%), trasporto marittimo (-40%) e poste e corriere (+4,4%).

#### **Impatto e capacità di reazione alla crisi**

A livello d'impresa l'eterogeneità degli effetti prodotti della crisi è massima: impatto e capacità di reazione dipendono da **elementi strutturali, orientamenti strategici, grado di competitività raggiunto in passato.** Di questi fattori occorre tenere conto, perché ciascuno di essi contribuisce alla resilienza delle imprese e alle possibilità di ripresa dei diversi segmenti del sistema produttivo.

#### **Dimensione imprese**

La crisi ha colpito in misura prevalente le imprese di piccola e piccolissima dimensione: la quota di unità che a fine 2020 si riteneva a rischio chiusura passa dal 34% nella classe 3-9 addetti all'11% in quella di 250 addetti e oltre. Il 45% delle imprese con almeno 3 addetti è a rischio strutturale, solo l'11% è solido. Nell'industria è a rischio il 33% delle imprese mentre nei servizi il 50%.

#### **Regioni**

L'analisi ha presentato diversità tra le regioni settentrionali e meridionali del Paese: nel Mezzogiorno le imprese sono mediamente più piccole, meno produttive e meno aperte ai mercati internazionali, mentre la quota di addetti impiegati in settori a elevato contenuto tecnologico o di conoscenza è minore rispetto al Centro-nord.

Questo mette in luce delle **sei regioni che risultano ad alto rischio combinato, cinque appartengono al Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania e Sardegna) e una al centro (Umbria). Mentre le sei regioni classificate a rischio basso sono tutte localizzate nell'Italia settentrionale.**

# ovid e shipping. L'analisi del presidente di Accsea, Ermanno Giamberini

di [Federica Inverso](#)

L'evoluzione del settore in un anno di pandemia. **Ermanno Giamberini**, presidente dell'Associazione campana corrieri spedizionieri ed autotrasportatori (Accsea), numero uno della Confetra regionale e membro del consiglio direttivo di Fedespedi, accende i riflettori sul comparto della logistica al tempo del Covid. Tra necessità dei servizi e nuove difficoltà da affrontare, il terremoto sanitario ha scosso il settore che ha dovuto rinnovarsi per far fronte alla forte richiesta di alcuni prodotti, alla completa assenza di altri, all'aumento del prezzo dei noli marittimi ed alla scarsa disponibilità di containers. Il tutto abituandosi anche ad una nuova modalità di erogazione del servizio, al tempo dello smart-working.

Andando ad analizzare, nel dettaglio, i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, nel 2020 sono stati mobilitati dai porti di Napoli e Salerno 1.021.426 container (Teus) complessivi, a fronte dei 1.096.149 del 2019. “La pandemia è stata in qualche modo la cartina di tornasole per lo shipping, perché ha consentito sin da subito un bilancio nitido (e talvolta impietoso) delle criticità e dei punti di forza sia come settore che per ogni singola azienda. – spiega Giamberini – Quel che è certo è che si è dimostrata la grande resilienza di addetti che con professionalità, coraggio e passione hanno continuato a far viaggiare le merci per e dall'estero senza praticamente soluzione di continuità. Malgrado le non poche difficoltà. Di certo, essendo lo shipping per sua stessa natura al servizio delle aziende manifatturiere, ha sorti e difficoltà differenti a seconda delle aziende servite.”

Ed infatti: “Le spedizioni dei prodotti agroalimentari o farmaceutici sono continuate in maniera sostenuta, spesso anche più del pre-Covid, per rispondere all'incremento di domanda che di questi prodotti si è registrata un po' in tutto il mondo. Contribuendo, di fatto ed in maniera concreta, a sostenere per quanto possibile la bilancia commerciale specie nella nostra regione, dove queste tipologie di prodotti sono tra le principali voci dell'export. Non a caso l'export agroalimentare campano, che già nel 2018 e 2019 aveva fatto registrare incoraggianti segnali di crescita, nel 2020 ha segnato un ulteriore lusinghiero +13%. Viceversa, lo shipping legato a settori che hanno dovuto purtroppo fermarsi per il lockdown ha necessariamente dovuto affrontare un crollo dal quale ci auguriamo possa rapidamente riprendersi.” Una crisi sanitaria, sociale ed economica nella quale i porti hanno risentito delle restrizioni e la produzione in tutto il mondo si è dovuta riadattare alla pandemia: così, tanti consumi sono cresciuti ma, per altri, è mancata la domanda.

Ed alle difficoltà già elencate, si sono aggiunte quelle di carattere organizzativo: “Abituarsi ad una diversa modalità di erogazione del servizio, con il ricorso massiccio ad esempio a dematerializzazione, digitalizzazione, smart-working. È stata però l'ennesima dimostrazione di

come le criticità possano trasformarsi in opportunità. – commenta il presidente di Accsea – Sicuramente le nostre aziende, a distanza di un anno dallo scoppio della pandemia, possono dirsi più moderne e pronte ad affrontare le sfide future di quanto non fossero 12 mesi fa”.

Il fatto è che l’economia ha dovuto fare i conti con uno scenario del tutto nuovo ed inaspettato per il commercio mondiale. “Se, infatti, nella prima fase della pandemia il crollo verticale dei commerci ‘non food, non farmaci’ aveva spinto i vettori marittimi a ridurre l’offerta di stiva per evitare l’antieconomicità di far viaggiare navi vuote, fin dallo scorso giugno si è assistito ad una totale inversione di tendenza, con un costante incremento della domanda di beni in tutto il pianeta che ancora non mostra di attenuarsi.” Giamberini pone quindi l’accento sul “clamoroso” squilibrio tra la domanda di stiva sempre più elevata ed un’offerta di stiva dei vettori “che è arrivata a saturazione evidenziando una sostanziale mancanza di capacità al momento strutturale.”

Lo stop delle attività produttive in Cina nella prima metà del 2020, i blocchi e riprese a singhiozzo di attività economiche in funzione dei vari lock-down in tutte le nazioni, più in generale il dato pandemia, hanno alterato in modo significativo tutti gli schemi di traffico. Da qui la grande difficoltà per le compagnie di navigazione di riuscire a soddisfare la domanda di trasporto tra mancanza di container e aumento dei noli. “Il fenomeno è sicuramente reso drammatico dalla congestione di molti porti (specie negli USA) che, non riuscendo a smaltire con l’usuale rapidità le maggiori quantità di merci che arrivano in questo periodo, costringono a lunghi tempi in rada un gran numero di navi in attesa di ormeggiare e sbarcare le merci che hanno a bordo. “La conseguenza immediata ed intuibile di questi tempi di attesa sono che quelle stesse navi e l’ingente quantità di containers che vengono forzatamente bloccati, non sono disponibili in altre parti del mondo costringendo ad attese e ritardi le merci.”

“L’effetto purtroppo è un generale decadimento dei servizi marittimi, specie in termini di puntualità, e soprattutto, per una ovvia legge di mercato, un costante e robusto aumento dei costi del trasporto marittimo. Aumento che alla lunga finirà con l’incidere negativamente sulla competitività del nostro export, specie per quei prodotti (come l’agroalimentare campano) per i quali, dato il basso valore, la componente trasporto può pesare molto sul prezzo finale.”

## Digital Round Table su «I trasporti nell'era della transizione ecologica»

LINK: <https://www.ilsole24ore.com/art/i-trasporti-nell-era-transizione-ecologica-AD1JVEWB>



A Radio 24 Digital Round Table su «I trasporti nell'era della transizione ecologica» L'evento di Radio24: un momento di confronto tra tutti i protagonisti di questo mondo e la partecipazione di Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 8 aprile 2021 2' di lettura La logistica delle merci sono da sempre un elemento chiave per Lo sviluppo economico di un paese. Ma qual è il loro futuro in Italia? Dalla ferrovia al mare, passando per le infrastrutture e l'intermodalità, la parola chiave per l'evoluzione dei trasporti è sostenibilità: ambientale ma anche economica e sociale. Una evoluzione che sarà coniugata sia attraverso il Piano per la Transizione Ecologica sia attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Loading... La Tavola Rotonda con la partecipazione di Enrico Giovannini, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sarà un momento di confronto tra

tutti i protagonisti di questo mondo: dalla ferrovia con Luigi Legnani, presidente Fercargo, al mare con Daniele Rossi, presidente di Assopporti, passando per il trasporto stradale con Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori e con Marco Lazzoni, managing director MAN Truck & Bus Italia; il cargo aereo con **Alessandro Albertini**, presidente **ANAMA**, la mobilità elettrica con Alberto Viano amministratore delegato LeasePlan, le infrastrutture intelligenti e il comparto della ricerca con Ennio Cascetta, presidente Cluster Trasporti e con la partecipazione di Pasquale Russo, segretario generale Conftrasporto, per analizzare lo stato dell'arte della logistica delle merci in Italia e i possibili interventi per rendere sempre più efficiente un settore chiave per lo sviluppo e la crescita del Paese. La moderazione è a cura di Massimo De Donato, giornalista conduttore di Container e

Strade e motori di Radio 24. Sarà possibile seguire gratuitamente la diretta dal pc, smartphone o tablet previa iscrizione su [www.radio24.it](http://www.radio24.it) nella sezione Iniziative Speciali tutte le informazioni sull'evento. Sarà anche possibile porre delle domande ai relatori durante la diretta tramite il portale interattivo. L'evento è organizzato in collaborazione con: MAN Truck & Bus Italia, LeasePlan e Alpega e con il partner Tecnico: 24ORE Eventi. Programma Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Mare: Daniele Rossi, presidente di Assopporti Gomma: Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori Costruttori: Marco Lazzoni Ferrovie, managing director MAN Truck & Bus Italia Ferrovie: Luigi Legnani, presidente Fercargo Intermodalità: Pasquale Russo, segretario generale Conftrasporto Aereo: **Alessandro Albertini**,

presidente **ANAMA** Mobilità  
elettrica: Alberto Viano,  
amministratore delegato  
LeasePlan ITS e Ricerca:  
Ennio Cascetta, presidente  
Cluster Trasporti Modera:  
Massimo De Donato,  
giornalista conduttore di  
Container e Strade e motori  
su Radio 24 Riproduzione  
riservata ©

**Giamberini: equilibrio fragile**

## Con i noli salati export Meridione va in difficoltà

**N**apoli. (Paolo Bosso). In genere, quando si parla dell'impatto delle crisi economiche, ci si sofferma sulle importazioni. In realtà, per quanto riguarda il Mezzogiorno d'Italia, non si analizza mai abbastanza il ruolo delle esportazioni, la sua principale fonte economica. L'agroalimentare, per esempio, una delle principali produzioni industriali del Meridione d'Italia, il fulcro del "made in Italy", viene movimentato per essere esportato all'estero. Un fattore evidente nel semplice fatto che i prodotti italiani sono imballati con etichette che ne richiamano l'italianità. Prodotti a basso valore aggiunto, cioè se ne deve esportare tanto per fare profitto, rispetto, per esempio, ai prodotti tecnologici.

L'import-export marittimo del Mezzogiorno si muove intorno ai 55 miliardi di euro, scesi a 31 miliardi nel 2020 (elaborazione SRM-Intesa San

Paolo su dati coeweb). Un flusso che comincia a subire sempre di più il peso dei noli marittimi, soprattutto nell'agroalimentare dove ormai in export influiscono per la metà del valore su alcune destinazioni. «Il grosso di queste vendite è franco fabbrica, cioè il costo del nolo grava sul compratore estero, ma ora i compratori stanno iniziando a ribaltare il problema sui loro fornitori italiani chiedendo una riduzione del prezzo dei prodotti, rendendoli sempre meno competitivi sui mercati esteri», spiega Ermanno Giamberini (foto in alto), presidente di Confetra Campania, il distaccamento territoriale della confederazione delle imprese logistiche accreditata al CNEL.

In una situazione del genere il rischio per l'Italia è quello di vedersi aumentare le cancellazioni degli ordini, con la conseguenza che i compratori stranieri, quindi l'export, si indirizzano verso Paesi vicini che producono le stesse cose, non della stessa qualità ma con costi di trasporto più

**segue in ultima pagina**

## DALLA PRIMA PAGINA

### Noli salati

bassi ed etichette del tutto simili. Per il cliente finale il cambiamento è minimo, per l'economia italiana il cambiamento è profondo.

È un equilibrio delicato: merce a basso valore aggiunto ma ricamente esportabile. «L'export del Meridione - spiega Giamberini - è caratterizzato da prodotti "poveri", conserve e pasta alimentare, mentre al Nord il valore aggiunto è superiore. Questo spesso sfugge all'attenzione, così come sfugge la concorrenza che questa filiera subisce da tempo, insieme a un sovraccarico dei costi di trasporto che sta diventando insostenibile. Facciamo un esempio. Nel 2019 la tratta Napoli-New York, uno dei mercati principali per l'export italiano, ha visto una crescita del 10 per cento dei costi per

il trasferimento marittimo; nel 2020 di un ulteriore 4,5 per cento, anche se c'è da dire che dall'inizio della pandemia abbiamo avuto un calo dell'incidenza del carburante, cosa che ha permesso un contenimento dei costi del trasporto oceanico. Ma



# Cargo City rivolta a Oriente La merce passa tutta da qui

**IL REPORT** *La rotta su Abu Dhabi vale un quinto di tutti i movimenti*

**MALPENSA** - Soddisfazione e apprensione: sono le reazioni contrastanti che provoca lo sviluppo del settore merci di Malpensa. La seconda è provata soprattutto dai movimenti ambientalisti e dai cittadini che risiedono nelle aree intorno all'aeroporto, a causa dell'ampliamento della Cargo City e dei relativi voli. Fattori che comportano ovvie conseguenze in termini di consumo di suolo, nonché di inquinamento atmosferico e acustico. La soddisfazione è invece di Sea, oltre che di molte aziende straniere che hanno deciso di investire in brughiera. Quest'ultimo aspetto comporta inoltre possibilità di lavoro e sviluppo industriale per il territorio.

Tale fermento non è sfuggito a Confetra (Confederazione generale italiana del trasporto e della logistica), che ha svolto un focus su Malpensa (e Fiumicino) nell'Almanacco 2021 della logistica uscito pochi giorni fa. È una raccolta di dati del settore

nell'anno della pandemia e della crisi economica, senza dimenticare la Brexit e il cambio di presidenza negli Stati Uniti.

Su circa 800mila tonnellate di merci movimentate in tutta Italia, oltre 500mila sono passate per la Cargo City (Fiumicino si ferma a poco più di 70mila). A queste statistiche (invero già note), se ne aggiungono di ulteriori a oggi non evidenziate.

Vi sono così i dati relativi ai principali partner (gli scali con i quali sono intercorsi i maggiori scambi). Guida Abu Dhabi, con il quale si registra un +102,9 per cento rispetto all'era pre-Covid (17.999 tonnellate di merci movimentate). Seguono Londra (23.739, +76,5%), Madrid (6.441, +36,2%) e Seoul (30.923, +23,2%). Tra le altre destinazioni sono presenti: per l'Europa Lussemburgo, Mosca e Krasnoyarsk (Russia); per gli Usa Chicago, Memphis e New York; per l'Asia Baku, Doha, Dubai, Hong Kong e Zhengzhou (Cina).

Registra, inoltre, un significativo aumento il full cargo, ossia il movimento con aerei adibiti al solo trasporto merci (399.836 tonnellate, +12,8%), a fronte dell'arretramento (58.882, -65,8%) di quello con aerei di linea. E questo si spiega con il calo del trasporto passeggeri dovuto alla pandemia. I corrieri, con 52.574 tonnellate, segnano un +186 per cento rispetto al 2019: un dato che va letto alla luce dei recenti investimenti operati da molte multinazionali.

Nel report vi è spazio per un confronto con

l'Europa. Francoforte è lo scalo che ha movimentato più tonnellate: 1.856.965, seguito dal Charles de Gaulle di Parigi (1.636.428). Entrambi hanno riportato però rispettivamente un -7,4 per cento e un -15 rispetto all'epoca pre-pandemia. Crescono Lussemburgo (poco più di 900mila tonnellate, +6,2%) e Liegi (1.113.990, +23,5%).

**Alessandro Zaffanella**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Cargo City di Malpensa è la più importante d'Italia

# Recovery: Fercargo, preveda integrazione trasporto merci

Inviato position paper a governo, necessario per transizione eco

(ANSA) - ROMA, 13 APR - Rilanciare il comparto ferroviario delle merci, "che rappresenta un settore chiave per la "transizione ecologica", attraverso la revisione delle politiche nel settore dei trasporti "con la finalità di orientarle verso l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica".

E' quanto chiede il Forum FerCargo nel suo Position Paper sul Piano nazionale di ripresa e resilienza inviato al Ministro e ai Vice Ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Lo stesso sarà presentato a tutte le forza politiche nei prossimi giorni.

Lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci - sottolinea FerCargo - è in linea con l'attuale approccio ai temi della mobilità sostenibile dell'Europa che fissa come obiettivo modale per il settore ferroviario il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030.

È ritenuta apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Tuttavia, meritano maggiore attenzione - tra le altre - tre proposte coerenti con i principi del Piano e che necessitano di interventi nel breve periodo. In particolare: ultimo miglio ferroviario: nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di "ultimo miglio" si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio".

Serve anche un piano accelerato ERTMS: al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti. Infine la formazione del personale: nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio.

Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato. (ANSA).

## Trasporto ferroviario merci, rivedere il PNRR - Position Paper di Fercargo al MIMS

"L'importanza di **rivedere le politiche nel settore dei trasporti, con particolare riguardo al trasporto ferroviario delle merci**, con la finalità di orientarle verso l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali". E' contenuto nel **"Position Paper" sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza inviato da Forum FerCargo al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)**. Lo stesso documento sarà presentato a tutte le forza politiche nei prossimi giorni.

**Il documento, - fa sapere FerCargo in una nota - «pone all'attenzione del decisore pubblico lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci è in linea con l'attuale approccio ai temi della mobilità sostenibile dell'Europa che fissa come obiettivo modale per il settore ferroviario il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030.**

È ritenuta apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Tuttavia, meritano maggiore attenzione – tra le altre – tre proposte coerenti con i principi del Piano e che necessitano di interventi nel breve periodo. In particolare:

- ultimo miglio ferroviario: nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di "ultimo miglio" si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio";
- piano accelerato ERTMS: al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, si suggerisce di erogare incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti;
- formazione del personale: nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato.

Le proposte descritte come le altre indicate nel Position Paper, se realizzate, possono essere decisive per il rilancio del comparto ferroviario delle merci, che rappresenta un settore chiave per la "transizione ecologica».

Forum FerCargo invia e presenta il suo Position Paper sul PNRR al decisore pubblico

(FERPRESS) – Roma, 13 APR – Il Forum FerCargo ha inviato un Position Paper sul Piano nazionale di ripresa e resilienza al Ministro e ai Vice Ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Lo stesso sarà presentato a tutte le forze politiche nei prossimi giorni.

Il documento pone all'attenzione del decisore pubblico l'importanza di rivedere le politiche nel settore dei trasporti, con particolare riguardo al trasporto ferroviario delle merci, con la finalità di orientarle verso l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali. Lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci è in linea con l'attuale approccio ai temi della mobilità sostenibile dell'Europa che fissa come obiettivo modale per il settore ferroviario il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030.

È ritenuta apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Tuttavia, meritano maggiore attenzione – tra le altre – tre proposte coerenti con i principi del Piano e che necessitano di interventi nel breve periodo. In particolare:

Ø ultimo miglio ferroviario: nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di "ultimo miglio" si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio";

Ø piano accelerato ERTMS: al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, si suggerisce di erogare incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti;

Ø formazione del personale: nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato.

Le proposte descritte come le altre indicate nel Position Paper, se realizzate, possono essere decisive per il rilancio del comparto ferroviario delle merci, che rappresenta un settore chiave per la "transizione ecologica".

# Recovery: Fercargo, preveda integrazione trasporto merci

Inviato position paper a governo, necessario per transizione eco

ROMA, 13 APR - Rilanciare il comparto ferroviario delle merci, "che rappresenta un settore chiave per la "transizione ecologica", attraverso la revisione delle politiche nel settore dei trasporti "con la finalità di orientarle verso l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica". E' quanto chiede il Forum FerCargo nel suo Position Paper sul Piano nazionale di ripresa e resilienza inviato al Ministro e ai Vice Ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Lo stesso sarà presentato a tutte le forze politiche nei prossimi giorni. Lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci - sottolinea FerCargo - è in linea con l'attuale approccio ai temi della mobilità sostenibile dell'Europa che fissa come obiettivo modale per il settore ferroviario il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030. È ritenuta apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Tuttavia, meritano maggiore attenzione - tra le altre - tre proposte coerenti con i principi del Piano e che necessitano di interventi nel breve periodo. In particolare: ultimo miglio ferroviario: nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di "ultimo miglio" si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio". Serve anche un piano accelerato ERTMS: al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti. Infine la formazione del personale: nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato. (ANSA).

LOGISTICA

# Trasporto ferroviario: Forum FerCargo presenta il Position paper sul Pnrr

Tre proposte che necessitano di interventi nel breve periodo



Pubblicato 1 ora fa il giorno 13 Aprile 2021

Da Redazione 



ROMA – Rivedere le politiche nel settore dei trasporti, con particolare riguardo al **trasporto ferroviario delle merci**, così da orientarle verso l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali. Questo uno dei temi centrali del [Position Paper](#) sul Piano nazionale di ripresa e resilienza che il **Forum FerCargo** ha inviato al ministro e ai vice ministri del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.



Se è vero che **il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili del cambiamento climatico**, contando per circa il 25% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione europea, è anche vero, come dimostrato anche recentemente da uno studio dell'Agenzia europea dell'Ambiente, che **solo lo 0,4% delle emissioni nel settore dei trasporti in Europa sia riferibile al treno**, contro il 72% di quello su strada e il 14% e 13% del trasporto marittimo e aereo.

In Italia il 13% delle merci viaggia su rotaia, mentre la media europea è di circa il 18%: uno spread che deve essere compensato, per ragioni non solo economiche, ma soprattutto ambientali e di sicurezza.

Per poter raggiungere l'obiettivo europeo che fissa per il settore ferroviario **il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030**, è dunque prioritario adottare un approccio orientato all'integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali.

La scelta strategica contenuta nel Pnrr di investire sulle “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” va nella giusta direzione ma, meritano maggiore attenzione anche tre proposte coerenti con i principi del Piano che necessitano di interventi nel breve periodo.

**L'ultimo miglio ferroviario:** nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di “ultimo miglio” si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l'ipotesi di un **“Ferrobonus dell'ultimo miglio”**.

**Il piano accelerato ERTMS:** al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, si suggerisce di erogare incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le imprese ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti.

Infine un occhio particolare alla **formazione del personale:** nel Pnrr il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2000 addetti a tempo indeterminato.

Le proposte descritte come le altre indicate nel Position Paper, se realizzate, possono essere decisive per il rilancio del comparto ferroviario delle merci, che rappresenta un settore chiave per la “transizione ecologica”.

LOGISTICA

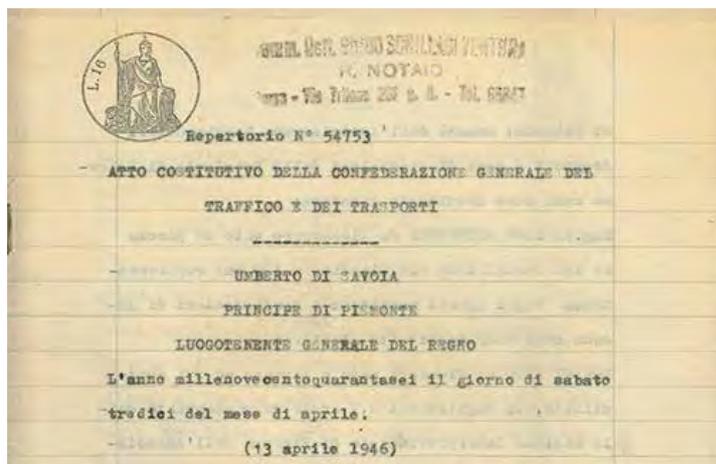
# Il 13 Aprile 1946 nasceva Confetra

75 anni dalla fondazione della "Confederazione generale del traffico e dei trasporti"



Publicato 5 ore fa il giorno 13 Aprile 2021

Da **Massimo Belli** 



LIVORNO – Il 13 Aprile 1946 nasceva Confetra. Oggi, quindi, sono passati esattamente 75 anni dalla fondazione della "Confederazione generale del traffico e dei trasporti", come scritto nell'[atto costitutivo](#) redatto dal notaio Guido Schillaci Ventura a Roma.



Per celebrare questo prestigioso "compleanno", la [confederazione](#) guidata oggi dal presidente Guido Nicolini, ha pubblicato su Twitter l'atto con il quale venne costituita Confetra.



I soci fondatori, riuniti in quell'occasione nella prima assemblea, decisero di nominare Bonifacio D'Amore presidente del comitato direttivo provvisorio, segretario generale Luigi Guerrieri e vice segretario Sigismondo Coillito.

Tra i fondatori, nello studio del notaio Schillaci Ventura, anche Vincenzo Panelli quale rappresentante dell'Associazione degli spedizionieri e dell'Associazione degli agenti marittimi di Livorno.

## PNRR, FerCargo ricorda anche il “lato macchina”

L’associazione delle imprese ferroviarie apprezza gli investimenti previsti sulla rete, ma evidenzia come chi la usa debba esser messo nelle migliori condizioni di farlo: chiesti incentivi su ERTMS, formazione, ultimo miglio

Lo sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria è, fin dalle bozze del precedente Governo, uno dei cardini del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), ma secondo FerCargo, associazione delle imprese ferroviarie private, aderente a Confetra, una compiuta promozione della modalità ferroviaria dovrebbe tener conto anche delle esigenze di chi la rete la usa.

È in sintesi questo il contenuto del position paper sul PNRR presentato ai vertici del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, col quale si suggerisce al decisore pubblico la possibilità di valutare anche incentivi alle imprese ferroviarie.

Emblematico in tal senso è il caso dell’ERTMS, il sistema unico europeo di segnalazione, per la cui implementazione sulla rete nazionale il PNRR prevede investimenti per 2,97 miliardi di euro, ma nessun sostegno alle imprese che dovranno adeguarvisi senza ottenerne benefici se non molto indirettamente. Una problematica che sembrava nota al legislatore, tanto che per due volte sembrava pronto uno stanziamento in materia [poi sfumato](#). Da cui l’invito di FerCargo a prevedere “incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l’attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti”.

Anche il sostegno all’occupazione giovanile è un tema trasversale al PNRR e anche su questo FerCargo vorrebbe rilanciare una misura di sostegno sperimentata con successo in passato, chiedendo “la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato”.

Ultimo intervento meritevole secondo l’associazione di entrare nel PNRR sarebbe “un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l’ipotesi di un Ferbonus dell’ultimo miglio”.

Oltre al focus su queste tre misure, il position paper, elenca altri possibili interventi normativi che, secondo FerCargo, favorirebbero il rilancio del comparto ferroviario delle merci, “settore chiave per

la transizione ecologica”. Fra essi “la digitalizzazione documenti di trasporto”, “l’adozione del modulo dell’agente solo”, l’accelerazione sull’adeguamento infrastrutturale a standard europei, il “riordino della normativa riguardo le attività di ultimo miglio ferroviario” e “il rifinanziamento della norma presente nella Legge 96/2017” che permise a RFI [diversi interventi](#) in materia, l’elaborazione di incentivi per l’adattamento delle locomotive allo sviluppo previsto da RFI del “meccanismo di tariffazione in base all’effettivo consumo di energia (Energy Meter)”.

## PNRR, FerCargo chiede più attenzione per il trasporto merci su rotaia

Milano – Rivedere le **politiche nel settore trasporti**, in particolare quelle sul settore ferroviario cargo, con un approccio che punti su: integrazione delle diverse componenti della **catena logistica** in linea con gli obiettivi UE (30% di traffico su rotaia nel trasporto merci entro il 2030 sul totale mercato) e **digitalizzazione** spinta dei processi gestionali.

E' quello che chiede **FerCargo** -l'associazione delle imprese ferroviarie private, aderente a Confetra – nel suo **position paper sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** inviato oggi al **ministro e ai vice ministri delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**. Il documento sarà presentato a tutte le forza politiche nei prossimi giorni.

“È ritenuta apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle infrastrutture per una mobilità sostenibile – fa notare **FerCargo** -. Tuttavia, meritano maggiore attenzione – tra le altre – tre proposte coerenti con i principi del Piano e che necessitano di interventi nel breve periodo. In particolare:

- **ultimo miglio ferroviario**: nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di “ultimo miglio” si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. **Si propone, in particolare, l'ipotesi di un “Ferrobonus dell'ultimo miglio”;**
- **piano accelerato ERTMS**: al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, si suggerisce di **erogare incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili**, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti;
- **formazione del personale**: nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la **proroga del contributo per la formazione macchinisti**, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato.

“Le proposte descritte come le altre indicate nel Position Paper, se realizzate, possono essere decisive per il rilancio del comparto ferroviario delle merci, che rappresenta un settore chiave per la transizione ecologica”, conclude **FerCargo**.

## Confetra nasceva 75 anni fa: ecco l'Atto Costitutivo in versione digitale

Roma – Il 13 aprile 1946 nasceva Confetra: l'unico sistema confederale autonomo esclusivamente dedicato al trasporto merci e alla logistica. “Pur se con le limitazioni fisiche imposte dalle attuali normative, e senza eccessivi fronzoli vista la tragedia che stiamo ancora vivendo a causa della pandemia – ha ricordato il presidente Guido Nicolini -, **non possiamo non ricordare una storia gloriosa che rappresenta le nostre radici, che coincide con la storia italiana del settore, e che ci proietta nel futuro**”.

Confetra ha commissionato ad alcuni giovani ricercatori delle più prestigiose Università italiane una **pubblicazione di raccolta delle posizioni assunte da Confetra nel dibattito pubblico – dal dopoguerra a oggi – in materia di infrastrutture e trasporti**. La confederazione ha anche digitalizzando l'Atto Costitutivo del 1946 (<https://www.confetra.com/flipbook-media/atto-costitutivo/index.html#page/1>) e sta realizzando una mostra fotografica multimediale così che – attraverso i social media – anche i più giovani possano entrare in contatto con le tappe più significative della lunga avventura di Confetra.

## FerCargo presenta un position paper sul PNRR e chiede integrazione e digitalizzazione



Il **Forum FerCargo** ha presentato il suo position paper sul **PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza)**.

Il documento, inviato al **ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**, pone all'attenzione del decisore pubblico **l'importanza di rivedere le politiche nel settore dei trasporti**, con particolare riguardo al **trasporto ferroviario delle merci**, con la finalità di orientarle verso **l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica** in un sistema supportato da una **digitalizzazione dei processi gestionali**.

Lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci è in linea con l'attuale approccio ai temi della **mobilità sostenibile** dell'Europa che fissa come obiettivo modale per il settore ferroviario il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030.

### Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Secondo **Fercargo**, è apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Tuttavia, meritano maggiore attenzione – tra le altre – tre proposte coerenti con i principi del Piano e che necessitano di interventi nel breve periodo.

In particolare:

- **ultimo miglio ferroviario:** nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di "ultimo miglio" si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. Si propone, in particolare, l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio";
- **piano accelerato ERTMS:** al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, si suggerisce di erogare incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti;
- **formazione del personale:** nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato.

"Le proposte descritte come le altre indicate nel **Position Paper**, se realizzate, possono essere decisive per il **rilancio del comparto ferroviario delle merci**, che rappresenta **un settore chiave per la transizione ecologica**"

, conclude l'associazione.

ANALISI/ Suez - 1,9 milioni di teu in navigazione pronti a ingorgare i porti del mondo

**La fotografia dell'imminente ingorgo che sta per riversarsi nei porti globali. Sono attualmente in navigazione diretti al porto di Singapore oltre 370 mila TEU - dove 83 navi con 299.310 TEU sono già in porto o si trovano all'ancora in attesa della movimentazione del carico. A Rotterdam 196.600 TEU, a NewYork 76.500 TEU. Mentre le vicende giuridiziarie vedono la nave Ever Given sotto sequestro e la richiesta di risarcimento di 900 milioni di dollari.**

**LIVORNO - Mentre sono arrivate le prime navi bloccate nell'ingorgo di Suez, oltre 1,9 milioni di TEU si trovano ancora in navigazione diretti verso i porti di tutto il mondo.**

L'incidente della Ever Given nel Canale di Suez alla fine di marzo, ha coinvolto causandone il ritardo circa 400 navi, molte delle quali portacontainer e, che attualmente si trovano in navigazione verso i porti di destinazione e delle quali se ne prevede l'arrivo quasi in contemporanea, andando ad aggravare situazioni di congestione già presenti in molti terminal portuali.

Le navi coinvolte dal blocco di Suez si stanno dirigendo verso i porti di destinazione con ingorghi che se considerati come "ritardi cumulativi" sono **pari a 1.017 giorni**, minacciando una ulteriore congestione dei terminal con "l'arrivo previsto per le prossime settimane di oltre 1,9 milioni di TEU" - I dati sono stati rilevati dalla piattaforma di informazioni logistiche project44 e ripresi dal sito specialistico Container News.

Per gli operatori a tutti i livelli della catena logistica, pertanto, i grattacapi non sono ancora finiti, oppure stanno per iniziare. Sono attualmente in navigazione diretti al porto di **Singapore oltre 370 mila TEU** considerando che dal 12 aprile, già 83 navi con 299.310 TEU sono in porto o si trovano all'ancora in attesa della movimentazione del carico.

Lo stesso è previsto per il porto di **Rotterdam, dove 15 navi per un totale di 196.600 TEU arriveranno la prossima settimana**, allineandosi in coda alle 85 navi già in porto o in attesa di entrare di farvi ingresso.

Altre importanti infrastrutture in tutto il mondo si stanno preparando al forte impatto dei volumi, tra queste: **New York con 76.500 TEU in arrivo dal blocco di Suez; Port Kelang con 103.900 TEU; e Jebel Ali con 75.879 TEU.**

## **I ritardi sulle rotte**

L'ulteriore congestione dei porti causerà a catena ritardi sulle principali rotte come Shanghai - Rotterdam sulla quale si prevedono ritardi di quasi una settimana, tempistiche preoccupanti rispetto anche al 2020, quando sulla rotta i ritardi medi nei porti erano di 2,79 giorni.

Il traffico del Canale di Suez rappresenta circa il 12% del commercio globale e il blocco inciderà soprattutto nei porti di maggiore distanza come New York e Shanghai.

L'incidente di Suez porterà a interruzioni non prevedibili nella catena di logistica, le rotte commerciali che dovrebbero esserne maggiormente influenzate sono Shanghai - New York, dove il

**ritardo medio di marzo** è stato di 8,05 giorni (rispetto a 1,09 giorni a marzo 2020); Shenzhen - Amburgo 9,23 giorni (rispetto ai 3,52 giorni di marzo 2020); e Shenzhen - Newark-Elisabeth 12,92 (rispetto a 0,29 giorni a marzo 2020).

## **Richiesta di risarcimento di 900 milioni di dollari"**

Nel frattempo dal punto di vista giudiziario **il tribunale egiziano di Ismailia ha avanzato la richiesta di un risarcimento pari a 900 milioni di dollari** ed ha provveduto al **sequestro della nave portacontainer Ever Given**, accogliendo la richiesta avanzata dalla Suez Canal Authority (SCA).

## **Nave, equipaggio e carico bloccati nel Great Bitter Lake di Suez**

«La nave **Ever Given** è attualmente bloccata dalle Autorità egiziane nel **Great Bitter Lake del Canale di Suez** pur essendo in grado di continuare la navigazione fino al porto di destinazione, Rotterdam» - **come spiegato dall'avvocato Stefano Zunarelli professore in Diritto dei trasporti e della navigazione nell'ambito del webinar "Il caso Ever Given: focus su responsabilità e risarcimenti, ed implicazioni per le PMI"** del 12 aprile scorso e di cui avremo modo di parlare più dettagliatamente - «La scatola nera di cui è dotata la nave è già stata messa a disposizione delle autorità egiziane, ma le investigazioni sono ancora in corso. A bordo della nave è ancora presente tutto il carico, i circa **20 mila contenitori per i quali si stima che in ciascuno di questi sia contenuta una merce predestinata fino a 20 diversi soggetti**. Informazioni che rendono l'idea della complessità della vicenda e della quantità dei soggetti che possano essere interessati direttamente dalle conseguenze dirette di questo incidente».

Gli aspetti societari che coinvolgono la nave sono anch'essi complessi, come spiegato dall'avvocato Zunarelli: «La nave di proprietà della compagnia armatoriale giapponese Shoei Kisen è in "time charter" al vettore Evergreen Marine, il management della nave è affidata alla società tedesca Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) di Singapore, a bordo della nave» - sotto fermo delle autorità egiziane -«ci sono ancora i 25 membri dell'equipaggio, tutti di nazionalità indiana. La nave è assicurata per la responsabilità verso terzi presso P&I UK Club, uno dei più grandi Club che opera nel settore dell'assicurazione armatoriale, membro dell'International P&I Clubs "che è l'organizzazione che raggruppa gli operatori e in parte riassicura la responsabilità verso terzi) ».

## **Santi (Federagenti): piuttosto che criticare lo shipping containerizzato, l'allerta dovrebbe essere per il potenziale rischio di monopoli produttivi**

*Sterili - ha affermato - alcune polemiche o scontri sulla supply chain marittima*

*inforMARE* - Secondo Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, le critiche per il rilevante e rapido recente rincaro dei noli marittimi sono improduttive e fuori contesto, nel senso che fluttuazioni anche importanti del valore delle tariffe di trasporto marittimo sono sempre avvenute e sono frutto di cicliche condizioni sia del mercato che esterne. Secondo il presidente della federazione, Alessandro Santi, piuttosto che giudicare le risposte alle attuali sfide del trasporto marittimo, che è e resterà centrale per il funzionamento della supply chain mondiale, sarebbe piuttosto necessario portare l'attenzione sul lato della produzione delle merci.

Rilevando che dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle supply chain hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni, determinando nel contempo una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento che il recentissimo caso del blocco per alcuni giorni del traffico nel canale di Suez ha posto in evidenza, Santi ha sottolineato che non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici.

Se i caricatori e gli spedizionieri hanno accusato il trasporto marittimo containerizzato di speculare sull'attuale stato di crisi mondiale provocato dalla pandemia di Covid-19, con un rialzo da capogiro del valore dei noli che - secondo le denunce - sarebbe stato reso possibile dal monopolio del mercato detenuto dalle tre principali alleanze armatoriali del settore dei container e agevolato dal forte incremento al ricorso all'e-commerce per gli acquisti, Santi ha esortato a esaminare piuttosto i potenziali rischi costituiti da monopoli di produzione delle merci. «La risposta per l'economia mondiale - ha precisato - non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione, ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando supply chain da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da Paesi potenzialmente ostili, di ricercare una maggiore efficienza delle supply chain cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia».

Quanto all'attuale elevato valore dei noli marittimi, Santi ha osservato che ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale. Perciò, secondo il presidente di Federagenti, sono «sterili alcune polemiche o scontri sulla supply chain e specialmente di quella componente marittima che della supply chain è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci - ha sottolineato - è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della supply chain, i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori». (2/1)

## **Il Presidente Moretto: il blocco del Canale di Suez avrà effetti nel medio e lungo termine**

***“Iniziamo ora, dopo due settimane, a vedere le prime conseguenze, con un aumento dei noli su tutte le principali tratte del trasporto marittimo containerizzato”***

*“Il mondo dello shipping ha subito una serie di disruption durante l’ultimo anno di cui la Ever Given è solo l’ultima in ordine cronologico”* ha così aperto il suo intervento Silvia Moretto, Presidente di Fedespediti, ospite ieri del Centro di Eccellenza Jean Monnet “Consumers and SMEs in the Digital Single Market” dell’Università di Bologna per il webinar *“Il caso Ever Given: Rischi, responsabilità e risarcimenti”* organizzato dal prof. Stefano Zunarelli.

*“Le immagini della Ever Given incagliata nel Canale di Suez hanno destato l’attenzione e la curiosità di tutto il mondo e tenuto con il fiato sospeso la supply chain globale. La situazione si è risolta ormai due settimane fa. Tuttavia, iniziamo a vedere solo ora le prime conseguenze sulle filiere di distribuzione a livello globale e gli effetti sono destinati ad avere ripercussioni nel medio e lungo termine”* ha aggiunto il Presidente Moretto, che nella sua presentazione ha voluto fare un excursus di quanto accaduto nel 2020, prima che il blocco del Canale di Suez desse un’ulteriore scossa alla supply chain marittima, già messa a dura prova dall’anno pandemico.

Il Presidente ha voluto porre l’attenzione, in particolare, al disequilibrio nella domanda di trasporto provocato dallo stop alle produzioni nella prima fase della pandemia, seguita ad una ripresa massiccia della produzione in Cina e dei consumi nei principali mercati occidentali nella seconda fase. A tale disequilibrio le shipping line hanno risposto con una diminuzione drastica della capacità di stiva (blank sailing tecnici), e una successiva ripresa che tuttavia non ha mai raggiunto un equilibrio tra domanda e offerta, con un eccesso della seconda sulla prima. Le conseguenze che conosciamo ormai tutti sono: noli alle stelle, carenza di equipment, affidabilità del servizio crollata dall’80% al 35% (minimo storico mai raggiunto), congestione dei porti, soprattutto nel Nord America.

Ecco che il blocco del Canale di Suez non può che peggiorare una situazione già critica: le centinaia di navi rimaste in coda una settimana rischiano di congestionare i porti europei. L’allungamento dei tempi di percorrenza, anche per le navi dirottate verso capo di buona speranza, provocheranno costi aggiuntivi e un’ulteriore scarsità di container vuoti. I noli hanno già preso a salire: il Shanghai Containerized Freight

Index è salito dell'8,6% la scorsa settimana, mentre il Drewry's WCI Index - Asia/North Europe ha fatto registrare un + 5%.

Il Presidente Moretto ha concluso sottolineando come la situazione attuale abbia origini precedenti alla pandemia. Le politiche di integrazione verticale lungo la catena logistica marittima e la concentrazione delle shipping line in 3 Alleanze che detengono il controllo di quasi il 100% del mercato nella tratta Far East-Mediterraneo hanno permesso alle shipping line agire come private company senza una controparte contrattuale altrettanto forte, pur godendo dell'esenzione dalle norme anti trust, di aiuti di Stato e regimi fiscali agevolati che il Legislatore europeo ha voluto loro concedere in virtù del servizio pubblico reso dallo shipping a supporto del commercio internazionale.

In questa situazione, una nota positiva arriva dagli Stati Uniti, dove i freight forwarders hanno accresciuto la propria quota di mercato nei confronti delle shipping line. Un segnale che in una situazione di grande complessità e incertezza, l'esperienza e il know how messo a disposizione dalle imprese di spedizioni internazionale è la risposta migliore per le imprese che importano ed esportano nel modo.

## Federagenti, Santi: "Sui noli sterili polemiche"

Il presidente degli agenti marittimi: "Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container"

Genova - La 'supply chain' mondiale in particolare quella marittima, che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del 'nuovo' sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza.

A parlare di una vera e propria "rivoluzione culturale" che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la comprensione della centralità naturale dei traffici via mare, è Alessandro Santi ai vertici della Federazione agenti marittimi e quindi nella posizione preferenziale come osservatorio nell'interconnessione fra mare e terra.

**Dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle 'supply chain' hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero.** Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato d'altro canto una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il caso di Suez ne è una chiara esemplificazione. Non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche.

"La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione - sostiene Santi - ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando 'supply chain' da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle 'supply chain' cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia".

Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. **In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tradotta con 750 mt di lunghezza.** Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle 'supply chain' con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti

oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale.

“Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili – afferma Santi – alcune polemiche o scontri sulla ‘supply chain’ e specialmente di quella componente marittima che della ‘supply chain’ è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l’efficienza globale del sistema. È evidente che c’è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l’ottimizzazione dell’efficienza della ‘supply chain’, i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori”.

Trasporti, Logistica

Roma  
14 Aprile 2021

## Santi (Federagenti): "Sterili le polemiche sui noli container"

Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container



**14 Aprile 2021 - Roma** - La 'supply chain' mondiale in particolare quella marittima, che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del 'nuovo' sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza.

A parlare di una vera e propria "rivoluzione culturale" che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la comprensione della centralità naturale dei traffici via mare, è Alessandro Santi ai vertici della Federazione agenti marittimi e quindi nella posizione preferenziale come osservatorio nell'interconnessione fra mare e terra.

Dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle 'supply chain' hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero. Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato d'altro canto una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il caso di Suez ne è una chiara esemplificazione.

Non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche.

"La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione - sostiene Santi - ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando 'supply chain' da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle 'supply chain' cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia".

Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tratta con 750 mt di lunghezza.

Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle 'supply chain' con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale.

“Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili – afferma Santi – alcune polemiche o scontri sulla 'supply chain' e specialmente di quella componente marittima che della 'supply chain' è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della 'supply chain', i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori”. [P](#)

© copyright Porto Ravenna News

## Scarpa (Fedespediti): “Il gigantismo navale sta penalizzando tutto il settore dello shipping”

“La scelta di puntare sul gigantismo navale per sfruttare economie di scala sta penalizzando tutto il settore dello shipping”. A dirlo è Andrea Scarpa, vicepresidente della federazione nazionale degli spedizionieri Fedespediti, secondo il quale l’incidente della Ever Given e il conseguente blocco del canale di Suez hanno rivelato agli occhi del mondo la fragilità della supply chain marittima. Una fragilità dovuta “a colli di bottiglia naturali ma anche ad alcune precise strategie di mercato”.

Il vicepresidente della federazione con delega allo shipping ha così commentato la vicenda: “Le compagnie di navigazione hanno stravolto la supply chain marittima mondiale. La scelta di puntare sul gigantismo navale per sfruttare economie di scala sta penalizzando tutto il settore dello shipping. Navi enormi hanno bisogno di scali idonei per essere accolte: questo costringe le autorità dei singoli paesi e i terminalisti ad adeguarsi con ingente impiego di risorse pubbliche e private”.

Secondo Scarpa questo tuttavia sembra non bastare: “Il Canale di Suez, ampliato solo qualche tempo fa, è già troppo piccolo rispetto alle esigenze delle shipping line, le uniche a trarre vantaggio dalle economie di scala, visti gli spropositati aumenti dei noli degli ultimi mesi. Basti pensare alle barriere in ingresso imposte da questo trend: come ha fatto acutamente notare il presidente di Assiterminal, Luca Becce, nell’arco di una decina d’anni si è passati da 18 operatori a tre grandi Alleanze che controllano di fatto il mercato sulle principali tratte commerciali, soprattutto da e per l’Europa. È una situazione sulla quale operatori logistici e autorità dovrebbero riflettere, per non dover affrontare nuovamente una crisi come quella della scorsa settimana”.

Il vicepresidente degli spedizionieri italiani aggiunge che “gli incidenti avvenuti negli ultimi mesi e che hanno causato perdite in mare di centinaia di Teu (anche senza il coinvolgimento di mega portacontainer) hanno messo in evidenza come, a seguito dei cambiamenti climatici, gli eventi atmosferici sono e saranno sempre più violenti”. Questo in prospettiva “comporterà maggior rischio, tanto più per le mega navi da 24.000 Teu ed oltre che, come risultato evidente nell’evento di Suez, sono molto sensibili ai venti a causa dell’enorme ‘effetto vela’, dovuto alle spropositate dimensioni dello scafo ma ancor più dei container imbarcati sopra coperta che arrivano fino all’ottavo tiro”.

Le parole di Scarpa hanno innescato la reazione di Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrasperto, che ha così commentato: “Appare quantomeno singolare che a criticare le economie di scala generate dal gigantismo navale sia chi rappresenta l’unico soggetto che ne ha goduto negli scorsi 10 anni”. Vale a dire i caricatori per i quali gli spedizionieri lavorano.

# Mega-portacontainer: il pericolo per il settore della supply chain

Secondo Fedespediti, le mega-portacontainer rappresentano un pericolo per il settore marittimo, oltre che uno spreco di risorse.

ADV

Fedespediti, la Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, si è soffermata sull'incidente dell'Ever Given e sull'impatto che il gigantismo navale sta avendo sul settore marittimo e non solo.

## Fedespediti e il pericolo delle mega-portacontainer

Il ragionamento della Federazione è duplice. Da un lato, il gigantismo navale sta comportando costi sempre più estremi per adeguare gli scali alle esigenze delle navi di questa stazza: «Navi enormi hanno bisogno di scali idonei per essere accolte – ragiona Andrea Scarpa, vice presidente Fedespediti – questo costringe le autorità dei singoli paesi ed i terminalisti ad adeguarsi con ingente impiego di risorse pubbliche e private». L'esempio del Canale di Suez casca a pennello: «Il Canale di Suez, ampliato solo qualche tempo fa, è già troppo piccolo rispetto alle esigenze delle shipping line – prosegue – le uniche a trarre vantaggio dalle economie di scala, visti gli spropositati aumenti dei noli degli ultimi mesi».

Questo, inevitabilmente, ha comportato a una concentrazione delle attività: «Come ha fatto acutamente notare il presidente di Assiterminal, Luca Becce, nell'arco di una decina d'anni si è passati da diciotto operatori a tre grandi Alleanze che controllano di fatto il mercato sulle principali tratte commerciali, soprattutto da e per l'Europa – sottolinea – È una situazione sulla quale operatori logistici e autorità dovrebbero riflettere, per non dover affrontare nuovamente una crisi come quella della scorsa settimana».

Dall'altro lato, la seconda conseguenza del gigantismo delle navi, riguarda il rischio di incidenti sempre più elevato: «Gli incidenti avvenuti negli ultimi mesi che hanno causato perdite in mare di centinaia di TEUS – ricorda, pur sottolineando che non hanno riguardato solo mega-portacontainer – Questo in prospettiva comporterà maggior rischio, tantopiù per le mega navi da 24.000 containers ed oltre che, come risultato evidente nell'evento di Suez, sono molto sensibili ai venti a causa dell'enorme "effetto vela", dovuto alle spropositate dimensioni dello scafo ma ancor più dei container imbarcati sopra coperta che arrivano fino all'ottavo tiro». Questioni su cui il settore della supply chain marittima dovrà affrontare per non trovarsi nuovamente nelle stesse condizioni.

ADV

Il Forum FerCargo ha comunicato di avere inviato al Ministro Enrico Giovannini e ai suoi vice un Position Paper sul Pnrr, che nei prossimi giorni presenterà alle forze politiche.

Il tema al centro del documento è quello dell'integrazione nel settore logistico ferroviario delle merci in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali, un concetto che l'associazione ritiene in linea con gli obiettivi europei in materia mobilità sostenibile, che fissano una quota del 30% per i trasporti via ferro delle merci da raggiungere entro il 2030. Come noto ad oggi in Italia il 13% delle merci viaggia su rotaia, mentre la media europea è di circa il 18%.

Tra le proposte contenute nel paper spicca quella per l'attivazione di un 'Ferrobonus dell'ultimo miglio', che secondo Fercargo potrebbe concretizzarsi un "incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali", solitamente dai costi di esercizio elevati. La misura andrebbe accompagnata dal rifinanziamento della norma già presente nella Legge 96/2017 che aveva permesso a Rfi di intervenire su alcune parti della rete relative appunto all'ultimo miglio, così come al riordino della normativa in materia.

Altri interventi richiesti da Fercargo riguardano il sistema Ermts, e in particolare l'erogazione di incentivi ai possessori di locomotive "per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili", la formazione del personale (ovvero la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio), la digitalizzazione dei documenti di trasporto ("intervento a costo zero" su tutti i procedimenti specifici del settore e accessori come le lettere di vettura)

Ulteriori temi citati nel paper sono quello dell'agente solo ("un punto di disallineamento del modello organizzativo in essere nel nostro paese rispetto agli altri paesi UE"), l'adeguamento delle infrastrutture agli standard europei (in particolare con binari per il trasporto di treni lunghi 750 metri con massa trainata oltre le 2000 tonnellate e profilo P/C 80/410), e infine incentivi 'energy meter', ovvero relativi all'implementazione sui treni di dispositivi elettronici che consentano di registrare il consumo di energia elettrica, comunicare le informazioni al fornitore, permettendo ai treni di trasformarsi "in centri di energy storage in grado di accumulare e scambiare energia sul posto".

## Forum Fercargo chiede di inserire nel Pnrr il ‘Ferrobonus per l’ultimo miglio’

Il Forum FerCargo ha comunicato di avere inviato al Ministro Enrico Giovannini e ai suoi vice un Position Paper sul Pnrr, che nei prossimi giorni presenterà alle forze politiche.

Il tema al centro del documento è quello dell’integrazione nel settore logistico ferroviario delle merci in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali, un concetto che l’associazione ritiene in linea con gli obiettivi europei in materia mobilità sostenibile, che fissano una quota del 30% per i trasporti via ferro delle merci da raggiungere entro il 2030. Come noto ad oggi in Italia il 13% delle merci viaggia su rotaia, mentre la media europea è di circa il 18%.

Tra le proposte contenute nel paper spicca quella per l’attivazione di un ‘Ferrobonus dell’ultimo miglio’, che secondo Fercargo potrebbe concretizzarsi un “incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali”, solitamente dai costi di esercizio elevati. La misura andrebbe accompagnata dal rifinanziamento della norma già presente nella Legge 96/2017 che aveva permesso a Rfi di intervenire su alcune parti della rete relative appunto all’ultimo miglio, così come al riordino della normativa in materia.

Altri interventi richiesti da Fercargo riguardano il sistema Ermts, e in particolare l’erogazione di incentivi ai possessori di locomotive “per l’attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili”, la formazione del personale (ovvero la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio), la digitalizzazione dei documenti di trasporto (“intervento a costo zero” su tutti i procedimenti specifici del settore e accessori come le lettere di vettura)

Ulteriori temi citati nel paper sono quello dell’agente solo (“un punto di disallineamento del modello organizzativo in essere nel nostro paese rispetto agli altri paesi UE”), l’adeguamento delle infrastrutture agli standard europei (in particolare con binari per il trasporto di treni lunghi 750 metri con massa trainata oltre le 2000 tonnellate e profilo P/C 80/410), e infine incentivi ‘energy meter’, ovvero relativi all’implementazione sui treni di dispositivi elettronici che consentano di registrare il consumo di energia elettrica, comunicare le informazioni al fornitore, permettendo ai treni di trasformarsi “in centri di energy storage in grado di accumulare e scambiare energia sul posto”.

## **Anama**: riparte il lavoro sul Position Paper cargo aereo con il Mims

**LINK:** <https://www.avionews.it/item/1236129-anama-riparte-il-lavoro-sul-position-paper-cargo-aereo-con-il-mims.html>



**Anama**: riparte il lavoro sul Position Paper cargo aereo con il Mims. Obiettivo arrivare in tempi rapidi alla sua piena attuazione: **a g g i o r n a m e n t o** infrastrutturale aeroporti strategici. Oggi, sotto la direzione di Costantino Fiorillo, direttore generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo del Mims (ministero Infrastrutture mobilità sostenibili), sono ripartiti i lavori sul Position Paper Cargo Aereo, documento frutto di un dialogo tra ministero e tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore del trasporto aereo delle merci, iniziato nel 2016 e che oggi riceve... red - 1236129  
Milano, Italia, 15/04/2021  
15:28 AVIONEWS - World Aeronautical Press Agency

## FerCargo invia position paper sul PNRR al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Il Forum FerCargo ha inviato un position paper sul Piano nazionale di ripresa e resilienza al ministro e ai vice ministri del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Lo stesso documento sarà presentato a tutte le forze politiche nei prossimi giorni.

Il paper pone all'attenzione del decisore pubblico **l'importanza di rivedere le politiche nel settore dei trasporti, con particolare riguardo al trasporto ferroviario delle merci, con la finalità di orientarle verso l'integrazione delle diverse componenti della catena logistica** in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali. Lo sviluppo del concetto di "integrazione" nel settore logistico ferroviario delle merci è in linea con l'attuale approccio ai temi della mobilità sostenibile dell'Europa che fissa come obiettivo modale per il settore ferroviario il 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030.

Image: DB%20CARGO%281%29.jpg

È ritenuta apprezzabile la scelta strategica contenuta nel PNRR di investire sulle "infrastrutture per una mobilità sostenibile". Tuttavia, meritano maggiore attenzione – tra le altre – tre proposte coerenti con i principi del Piano e che

necessitano di interventi nel breve periodo. In particolare:

- **ultimo miglio ferroviario:** nell'attesa di realizzare interventi importanti nelle infrastrutture di "ultimo miglio" si ritiene fondamentale, nel breve termine, prevedere un incentivo per le attività di manovra ferroviaria nei terminali e nei raccordi industriali che, nella catena logistica ferroviaria, presentano costi di esercizio elevati, provocando meno competitività al servizio ferroviario merci nel suo complesso. **Si propone, in particolare, l'ipotesi di un "Ferrobonus dell'ultimo miglio";**
- **piano accelerato ERTMS:** al fine di promuovere l'utilizzo di un sistema unico in tutta Europa, a fronte degli oltre 10 ad oggi presenti, si suggerisce **di erogare incentivi a favore dei possessori delle locomotive per l'attrezzaggio di tale sistema a bordo dei propri rotabili**, dal momento che tale sistema rappresenta per le Imprese Ferroviarie merci una voce di costo aggiuntiva senza un significativo miglioramento delle prestazioni delle locomotive esistenti;
- **formazione del personale:** nel PNRR il sostegno all'occupazione giovanile è presente in maniera trasversale in tutte le missioni del Piano, si chiede **di intervenire mediante la proroga del contributo per la formazione macchinisti, in vigore fino al 2020, per il prossimo triennio**. Il comparto negli ultimi 3 anni, grazie al contributo, ha assunto oltre 2.000 addetti a tempo indeterminato.

Le proposte descritte come le altre indicate nel position paper, se realizzate, possono essere decisive per il rilancio del comparto ferroviario delle merci, che rappresenta un settore chiave per la "transizione ecologica".

# Con la pandemia un mare di soldi per i Signori dei Container

Traffici in calo ma profitti record (15 mld), mentre il resto della filiera logistica paga dazio al Covid e scrive una lettera a Bruxelles per fermare i big del mare

[By Claudio Paudice](#)

Traffici a singhiozzo e collegamenti sospesi, viaggi annullati e ordini cancellati, container vuoti irreperibili nonostante picchi di domanda. In sintesi: l'anno nero delle catene di approvvigionamento interrotte da Covid, lockdown e blocchi della produzione. Ma non sempre i mali vengono per nuocere, a volte possono rivelarsi una manna. È il caso delle grandi compagnie di navigazione. Per loro, paradossalmente, è stata una annata d'oro, perché mai nella storia i big dei container avevano registrato così lauti guadagni, arrivando a chiudere il quarto trimestre del 2020 con nove miliardi di dollari netti di incasso. E l'anno appena iniziato non sarà da meno. A rivelarlo è una analisi di John [McCown](#), fondatore di Blue Alpha Capital, fondo di investimento statunitense, che sulla base dei dati forniti dagli undici maggiori vettori marittimi ha calcolato i profitti messi in cassaforte dai colossi del mare. Gli utili netti complessivi nel quarto trimestre 2020 sono stati pari a 5,8 miliardi di dollari, ma si arriva a 9,1 miliardi se si tiene conto anche della performance annuale della seconda compagnia al mondo, la Msc, i cui risultati di esercizio sono stimati non essendo stati diffusi dal quartier generale elvetico. In totale, l'anno scorso gli operatori marittimi hanno guadagnato 10 miliardi netti, ma si arriva a quasi 16 se si aggiungono i conti (stimati) della compagnia svizzera.

Traffici in calo e irregolari ma guadagni in mercato aumento: può apparire a primo acchito un controsenso ma non lo è. Piuttosto è il frutto avvelenato dello strapotere dei grandi *carrier* dei contenitori, potenti come Stati e spesso partecipati, per quote, proprio dai Governi dei Paesi che rappresentano nel grande mercato delle catene di fornitura dove gli interessi da presidiare si fanno sempre più rilevanti. A detta di tutte le maggiori sigle rappresentative della catena logistica europea e di varie agenzie internazionali, dietro i mega profitti dei signori dei container non ci sono solo le conseguenze nefaste della pandemia ma anche e soprattutto alcune dinamiche distorsive del mercato, fino ad oggi sempre autorizzate dalle autorità regolatorie internazionali. Ora però le cose potrebbero cambiare ma prima occorre fare un piccolo passo indietro.

Con l'avvento della pandemia all'inizio del 2020 le catene di fornitura hanno subito blocchi e ritardi che si sono tradotti in interruzioni nelle linee commerciali. Ordini cancellati, porti e interporti bloccati dal fermo delle attività lavorative per Covid, incertezza sui tempi per la ripresa delle attività economiche. Quale miglior occasione per ricorrere a una pratica già in largo uso ma durante la pandemia portata all'eccesso dai vettori della navigazione: è il cosiddetto *blank sailings*, le

cancellazioni delle partenze delle navi o di singole toccate. “I vettori hanno ridotto la capacità delle navi con un gran numero di *blank sailings* proprio all’inizio della pandemia”, spiega McCown. “Quando la diffusione della pandemia è stata evidente a tutti, gli operatori hanno intrapreso una azione immediata e aggressiva per ridurre la capacità delle navi, sopprimendo le partenze”.

Con quali effetti? Aver ridotto artificialmente la capacità delle navi ha avuto come esito (scontato o secondo alcuni addirittura ricercato) l’incremento esponenziale dei prezzi per noleggiare un singolo container. Detta meglio: per far fronte a una domanda di merce prevista in calo, le grandi compagnie si sono accordate sulla riduzione dell’offerta per garantirsi comunque rilevanti profitti nonostante i volumi più bassi di merce trasportata. Non solo: una volta ripresa improvvisamente la domanda globale, la presenza dei contenitori vuoti sulle sponde ‘sbagliate’ dei traffici non ha fatto altro che aggravare ulteriormente gli squilibri creati dal Covid. Per vedere graficamente gli effetti della pandemia sui costi di nolo di un contenitore, basta prendere come riferimento lo Shanghai Export Containerized Freight Index, un indice usato convenzionalmente per tenere sotto controllo i prezzi dei noli. Se a fine 2019 lo SCFI era sotto i 1000 punti, a dicembre 2020 era arrivato a superare i 2500 punti. In soldoni, vuol dire che un contenitore dall’Asia al Nord Europa può arrivare a costare fino a quattromila dollari (prezzo spot), dall’Asia alla East Coast Usa oltre i cinquemila dollari, mentre per la rotta transatlantica i costi rasentano i tremila euro.

Un trend in costante crescita nel secondo semestre 2020 che sembrava iniziare a ripiegare, seppur lentamente, solo all’inizio di quest’anno. Poi, però, nel Canale di Suez è transitata l’Ever Given, la portacontainer da 220mila tonnellate e carica di 18mila box che si è incagliata a fine marzo bloccando per una settimana una delle rotte commerciali più servite del globo. Il blackout sulla via d’acqua da cui passa il 12% dei traffici globali, il 30% delle portacontainer, il 10% del petrolio scambiato via mare, ancora deve dispiegare tutti i suoi effetti in termini di congestionamento dei porti di scarico. Ma sicuramente non servirà a invertire l’andamento dei prezzi, sempre più avvistati verso l’alto. Pochi giorni fa il porto di Rotterdam, la prima porta d’ingresso delle merci destinate ai mercati europei, ha diramato una [nota](#) per fare chiarezza per i suoi clienti, “vista la confusione su Suez”: “Poiché le navi in ritardo stanno arrivando in rapida successione a Rotterdam, ci saranno molte modifiche agli orari”, ha fatto sapere lo scalo che ha approntato un sito web per gestire i colli di bottiglia.

Peraltro l’Ever Given è stata sequestrata dalle autorità egiziane che chiedono quasi un miliardo di dollari di risarcimento. Una brutta rognna per la società di navigazione taiwanese Evergreen che ha noleggiato la meganave, che può tuttavia contare su utili 2020 mai registrati prima nella sua storia: 850 milioni di dollari nelle casse della quinta compagnia al mondo.

Destino simile per Hapag-Lloyd che ha annunciato un margine operativo lordo (Mol) di 2,7 miliardi di euro per il 2020, in aumento del 35% rispetto al 2019, nonostante complessivamente i volumi di trasporto siano diminuiti dell’1,6% rispetto al 2019 a 11,8 milioni di TEU. Le tariffe medie di trasporto invece hanno avuto un trend inverso, sono aumentate del 4%. Secondo un report di [Dhl](#) la danese Maersk (il più grande gruppo al mondo per portafoglio ordini) nel 2020 ha registrato un utile netto annuo vicino a tre miliardi di dollari, con un Mol che ha fatto un balzo del 50%, nonostante un calo della domanda di contenitori del 2%.

E c’è chi già guarda al futuro: Cosco Shipping ha spiegato che nel primo trimestre 2021 i suoi utili supereranno i 2 miliardi di dollari, e anche altri *carrier* europei si stanno preparando a rivedere al rialzo l’outlook 2021. Secondo Rolf Habben Jansen, ceo della sesta compagnia mondiale, la tedesca Hapag-Lloyd, i prezzi di nolo dei container potrebbero restare elevati per tutto il secondo trimestre e anche nel terzo trimestre del 2021. Mentre la società di consulenza inglese Drewry si aspetta che il caro noli garantirà utili record ai big dei contenitori fino al 2022. D’altro canto l’indice composito

del trasporto mondiale container di [Drewry](#) rileva come il prezzo per un box da 40 piedi sia a 4,910 dollari all'8 aprile.

Risultati da record ottenuti grazie alla riduzione “artificiale” della capacità delle navi da parte dei grandi operatori che ha avuto un impatto diretto sulle oscillazioni del prezzo dei contenitori, e di riflesso sulla merce trasportata. I “giganti del mare” sono riusciti in altre parole a trarre vantaggio dalla loro posizione dominante: “Il consolidamento del settore che si è verificato sotto forma di ‘alleanze’ ha reso questo compito logisticamente più facile da perfezionare”, ha sintetizzato McCown.

Le grandi compagnie sono infatti riunite in “alleanze” che funzionano in modo simile ai cartelli o trust. Sono tre: 2M, Ocean e The Alliance, e rappresentano circa l'80% del traffico container mondiale. Secondo i dati della società di consulenza Mds Transmodal, quasi il 90% della capacità mondiale di navi portacontainer è in mano alle prime dieci compagnie al mondo. Una concentrazione economica notevole che sta avendo conseguenze anche su tutta la filiera, con l'ingresso dei grandi operatori anche nel mercato della logistica *inland* che rischia di spazzare via i piccoli e medi attori del mercato, la cosiddetta integrazione “verticale”.

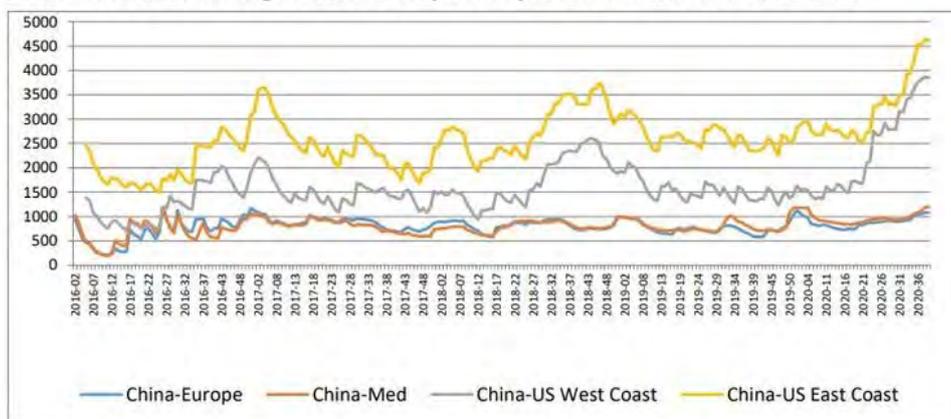
Lo strapotere dei signori dei container sta sollevando sempre più dubbi tra le organizzazioni internazionali, tra cui in prima linea l'Ocse che da anni denuncia gli effetti nefasti dei cosiddetti “sussidi ombra” a danno dei consumatori. Vengono definiti [shadow subsidies](#) gli aiuti non diretti derivanti da un contesto regolamentare particolarmente favorevole, come quello in vigore per le “alleanze”. Seppur non evidenti all'occhio perché non c'è una transazione, si tratta comunque di trasferimenti dai consumatori ai produttori “che derivano dai vincoli alla concorrenza contenuti nella regolamentazione del trasporto marittimo”. L'assunto da cui parte l'Ocse è che la presenza di questi cartelli alteri profondamente la concorrenza nel trasporto mercantile, creando forti disparità di condizioni tra gli operatori nel mercato e quelli esclusi, distorcendo l'ambiente competitivo.

L'Ocse però non è la sola a denunciare i rischi derivanti da questi “consorzi” tra vettori. Negli Stati Uniti da diversi mesi è in corso un'indagine della [Commissione Federale](#) Marittima sugli indebiti vantaggi del colosso del mare a spese di tutti gli altri anelli della filiera. La scorsa settimana l'agenzia indipendente Usa si è riunita a porte chiuse sotto la guida del nuovo presidente appena nominato da Joe Biden, Daniel Maffei: “Mentre la maggior parte dei partecipanti alla catena di approvvigionamento sta facendo del suo meglio per far fronte al boom delle importazioni senza precedenti, ci sono segnalazioni di linee di navi portacontainer e operatori terminalisti che approfittano ingiustamente della situazione o negano il servizio agli esportatori in un modo che potrebbe violare lo Shipping Act. Dobbiamo andare a fondo di questa situazione il prima possibile ed è per questo che l'indagine è fondamentale”, ha detto Maffei.

E l'Europa cosa fa? Per ora resta a guardare, nonostante gli uffici dell'Antitrust guidati dalla danese Margrethe Vestager siano già a conoscenza, da tempo, delle storture legate alle alleanze. Di fronte all'inazione di Bruxelles, le maggiori associazioni rappresentative della filiera a livello europeo hanno scritto alla Commissione per chiederle formalmente di avviare una indagine sulla falsariga di quella americana (vedi documento in calce). La lettera inviata martedì 13 aprile e che l'HuffPost ha letto è firmata dalle principali sigle di spedizionieri internazionali (Fiata) ed europei (Clecat), terminalisti (Feport), operatori portuali, rimorchiatori (ETA). Soprattutto, per la prima volta, a sottoscrivere l'iniziativa del settore sono anche i proprietari delle merci containerizzate, quelli che in gergo vengono definiti i “caricatori”, rappresentati a livello mondiale dal Global Shippers Forum. In altre parole, l'intero comparto che sta pagando il caro noli dei contenitori seguito alle pratiche ritenute sleali delle grandi compagnie.

Uno dei motivi del caos logistico e dei ritardi è che i vettori “contrariamente alla loro narrativa, negli ultimi mesi sono stati estremamente selettivi nell’allocazione della loro capacità, riportando in Asia i container vuoti per poter aumentare le tariffe di trasporto nelle importazioni, creando disfunzioni e impedendo agli esportatori europei di rifornire i propri mercati”, si legge nella missiva. Un comportamento che forse avrebbe potuto trovare una giustificazione nei primi sei mesi del 2020 quando i traffici sono stati travolti dal Covid, ma che poi è proseguito nonostante tutto: “I vettori hanno continuato ad annullare molte prenotazioni nella seconda parte del 2020, che ha visto un aumento della domanda”. Bisogna che i vettori “forniscano una motivazione, ma l’affermazione per cui non ci sarebbero state alternative dovrà essere seriamente indagata”.

Containerised ocean freight rates developments per week in selected trade lanes



Note: Shanghai Containerised Freight Index: spot rate (USD) to ship a container from Shanghai to North Europe, Med, US West Coast and US East Coast. Source: International Transport Forum based on data from Shanghai Shipping Exchange



OCSEOCSE

Non è la prima volta che gli attori logistici scrivono con toni aspri agli uffici della Dg Comp di Vestager. È accaduto anche [un anno fa](#) quando la Commissione è stata chiamata a prorogare un regime regolatorio particolarmente favorevole per le compagnie di navigazione che di fatto ha legittimato l’esistenza sui mercati europei dei cosiddetti “cartelli” tra armatori. Si tratta della Consortia Block Exemption Regulation (CBER) che consente alle compagnie portacontainer con quota di mercato combinata inferiore al 30% di condividere i servizi di trasporto tramite specifici accordi commerciali, “gestendo congiuntamente la capacità a loro piacimento e senza condizioni nel tempo”. A marzo scorso c’era da prorogare per altri quattro anni l’esonero arrivata a scadenza: nonostante tutte le associazioni (esclusi i vettori, cioè coloro che traggono diretto giovamento dall’alleanza di cui fanno parte) avessero chiesto di non rinnovare la CBER, Bruxelles non ne ha voluto sapere e ha dato il suo via libera agli oligopoli legalizzati dei big dei container fino al 2024.

Ma la pandemia non è stato un buon affare per tutti gli attori della logistica né in Europa né tantomeno in Italia. Secondo un rapporto dell’Esma nell’anno del Covid il numero degli scali delle navi nei porti europei è diminuito del 10,2% rispetto all’anno prima. Dati ancora più cupi quelli messi nero su bianco nell’almanacco 2021 della logistica stilato da Confetra, la confederazione delle aziende di trasporto italiane. I numeri sull’anno appena finito non sono affatto incoraggianti: -

9,7% di export, -12,8% di importazioni, per un totale di circa 60 milioni di tonnellate di merci movimentate in meno. Il primo porto d'Italia, Genova, ha visto calare del 10% il traffico container, del 30% le rinfuse liquide, del 25% quelle solide, del 10% il traffico di veicoli su ruote. Il trend, salvo rare eccezione, è comune un po' a tutti gli scali italiani. E non va meglio per il traffico merci via aerea: Malpensa ha segnato un -6,2%, mentre Fiumicino ha registrato un crollo verticale del 62%, secondo i dati raccolti da Confetra. Male anche gli interporti che hanno visto calare del 4,8% la quantità di treni movimentati. Per tutti i soggetti attivi nel mondo dei trasporti e della logistica quello del Covid è stato un anno nero. Per tutti, tranne che per i big dei container.

# Trasporti: Spediporto, Green logistic Valpolcevera sarà volano

Progetto per incubatore del mix imprese, ambiente, tecnologia

(ANSA) - GENOVA, 16 APR - "Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il porto di Barcellona" dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto.

L'associazione degli spedizionieri di Genova rilancia con l'incontro in streaming NextGEneration, che quest'anno sostituisce l'assemblea pubblica, il progetto che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia, una zona logistica semplificata (Zes) in Valpolcevera, distretto tecnologico logistico legato alla blue economy, ecosostenibile, con un corridoio doganale semplificato, digitalizzazione spinta, dove le merci, tracciate elettronicamente, possano spostarsi dal porto in area franca senza inquinare e dove si faccia anche alta formazione.

L'esempio sono gli incubatori di startup digitali nati a Rotterdam, Barcellona o Singapore. "Il settore marittimo e portuale è al centro di una vera e propria rivoluzione digitale - ricorda il presidente di Spediporto Alessandro Pitto -. E le nostre aziende stanno facendo la loro parte, la federazione ha proposto al Mit, che li ha inseriti nel Pnrr, 7 progetti di digitalizzazione per un totale di oltre 300 milioni di euro".

Il progetto Valpolcevera è condiviso e oggi è "sfida e opportunità" sottolinea il sindaco Marco Bucci "per una valle dove assieme alla parte residenziale può stare un'industria del terzo millennio in un sistema sostenibile dal punto di vista ambientale". "Il porto di Genova nei prossimi anni sarà al centro di un pezzo importante dello sviluppo non solo della nostra città ma del nostro Paese" ricorda il presidente della Regione Giovanni Toti. Tra gli intervenuti il presidente dell'Adsp di Genova, Savona e Vado ligure Paolo Emilio Signorini, l'onorevole Raffaella Paita, l'assessore regionale Andrea Benveduti, Andrew Lim della National University of Singapore e Fernando Alberti ordinario di strategie imprenditoriali Università Liuc. (ANSA).

## Fedespedi prepara lo studio sul futuro delle professioni

L'associazione ha avviato con il partner ODM Consulting, la società di consulenza HR di Gi Group, il progetto "Disclosing the Forwardsin World" come riflessione profonda sul futuro delle professioni nel settore delle spedizioni e sulla loro promozione nell'attuale mercato del lavoro, con l'obiettivo di supportare le imprese in questo fondamentale processo di evoluzione interna.

Il progetto, che sarà ultimato e pubblicato a giugno 2021, è stato coordinato dal *Training & Development Advisory Body* di Fedespedi, coinvolgendo numerose imprese associate a Fedespedi e le persone che ne fanno parte, al fine di tracciare le possibili evoluzioni di ruoli, competenze, *career path* nelle imprese di spedizioni internazionali, declinando i risultati finali per PMI e grandi aziende.

*“Per comprendere meglio le sfide generate dai cambiamenti imposti dalla pandemia, così veloci, dirompenti e pervasivi, Fedespedi ha deciso di commissionare a un partner esperto un’analisi strategica delle dinamiche in atto, con un focus sull’evoluzione dei ruoli del nostro comparto per i prossimi 3-5 anni” - ha spiegato Guglielmo Davide Tassone, presidente del Training & Development Advisory Body di Fedespedi – L’importanza del settore è stato elemento distintivo durante questo ultimo anno: il nostro obiettivo è di fornire alle nostre imprese uno strumento aggiornato e innovativo, utile a individuare soluzioni efficaci, in ambito organizzativo e di gestione delle risorse umane, con particolare attenzione alle evoluzioni delle funzioni tipiche della nostra attività, alle trasformazioni previste per i diversi ruoli individuati e alle competenze del futuro per le imprese di spedizioni internazionali. Il focus è quello di attrarre sempre più i giovani e invogliarli a essere parte integrante di un settore in trasformazione e fortemente dinamico, dove l’analisi dei trend e delle competenze acquisite, durante il percorso di studi e poi sul campo, delineano lo sviluppo strategico del settore stesso”.*

*“Credo che quella delle competenze sia la prossima grande sfida per le imprese in qualsiasi settore - ha commentato il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - La pandemia ci ha insegnato quanto flessibilità e visione sul futuro permettano alle organizzazioni di essere resilienti e di trarre nuova forza da una situazione di crisi. Sono convinta che questo sia possibile anche grazie a un capitale umano formato e competente. Per questo credo che l’attività di employer branding sia una grande opportunità, una scelta strategica per le nostre imprese. È importantissimo saper comunicare ai giovani talenti, che sono il nostro futuro, quali competenze sono necessarie per lavorare nelle imprese di spedizioni internazionali, quali le opportunità di carriera e i percorsi per*

*raggiungere l'obiettivo desiderato. Solo così saremo in grado di attrarre le migliori risorse per far crescere le nostre aziende nel 'new normal' imposto dalla pandemia."*

*"Il confronto e la condivisione con le aziende ci ha permesso di approfondire la conoscenza del settore delle spedizioni internazionali"- ha commentato Rossella Riccò, Senior HR Consultant - Responsabile Area Studi e Ricerche di ODM Consulting, e coordinatrice del progetto di ricerca – "Lo studio, che sarà presto ultimato, ci ha permesso di individuare e dettagliare cinque principali evoluzioni di contesto (organizzativa, tecnologica, di mercato, socio-politica e normativa) e di definire il flusso della catena del valore delle spedizioni internazionali, focalizzando l'analisi evolutiva sui ruoli caratteristici di 9 funzioni chiave del settore, chiarendo per ciascuna di loro quali sono le fondamentali competenze soft e tecniche. Attraverso i 5 focus group realizzati, sono stati mappati e posizionati all'interno della Star Matrix 45 ruoli nel perimetro di analisi e altri 17 esterni ad esso, distinguendo fra quelli che, alla luce dei fattori di contesto, tenderanno nei prossimi anni a veder crescere, rimanere stabile o perdere la loro importanza. Abbiamo anche dedicato due focus group alla creazione di 16 job profile che identificano lo scopo del ruolo, le responsabilità, le competenze, i possibili percorsi di crescita nel settore e che potranno essere messi a disposizione delle aziende del settore. Il lavoro realizzato insieme a Fedespedi potrà accompagnare le aziende nelle scelte future, rispetto ai possibili sviluppi dei ruoli e alle competenze che sarà necessario sviluppare per essere capaci di restare al passo con la trasformazione del settore".*

-----  
Intervista a Legnani (FerCargo): merci, la transizione ecologica viaggia sul treno. Un Position Paper contribuito per il PNRR

(FERPRESS) – Roma, 16 APR – *Luigi Legnani, presidente dell'Associazione che raccoglie la quasi totalità delle imprese ferroviarie merci nate dopo la liberalizzazione, ha un'esperienza più che quarantennale in ferrovia e ne ha attraversato i settori sia passeggeri che merci, sempre inseguendo i percorsi dell'innovazione, anche negli incarichi a livello internazionale. Oggi guida l'associazione delle imprese ferroviarie che hanno rivitalizzato il trasporto merci in Italia: le aziende di FerCargo detengono oramai oltre il 50% del mercato nazionale, una quota che sfiora il 70% se limitato al traffico attraverso i valichi con relative proiezioni internazionali. Le imprese di FerCargo sono anche quelle che più investono nello sviluppo del trasporto merci su rotaia: nel corso della pandemia, il contributo del treno è stato decisivo non solo per il trasporto delle merci di qualsiasi tipo, ma anche per risolvere i blocchi che – contemporaneamente – venivano imposti per ragioni di sicurezza al traffico stradale, in particolare ai valichi. Con il carico dei semirimorchi sui convogli ferroviari, si è realizzata concretamente quella forma di intermodalità e di integrazione delle modalità di trasporto tante volte invocata, ma poi complicata a far diventare prevalente nel Paese. Oggi si apre un'occasione che non può definirsi altro che storica, e Legnani – dall'alto della sua lunga esperienza – ne è assolutamente consapevole: la “transizione ecologica” è oggi un obiettivo diventato concreto perfino nel cambio della denominazione di un ministero di lunghissima tradizione come quello delle infrastrutture e dei trasporti; il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) non è solo una straordinaria occasione di crescita e di sviluppo per l'Italia, ma è anche la cornice dove si prevedono una mole di investimenti sulle infrastrutture ferroviarie e – per la prima volta – sull'intero settore della logistica che gli stessi protagonisti del settore definiscono “epocali” e “senza precedenti”.*

### **Perché un “Position Paper”, dunque?**

“Iniziamo col dire che non è un elenco di rivendicazioni, né un ulteriore elenco della spesa. E' davvero un ‘Move Paper’ perché contribuire a mettere in movimento un settore che ha bisogno di un progetto mirato, non si può investire sul binario e non contemporaneamente sulla razionalizzazione e modernizzazione, come mi piace dire questo settore non è fatto solo di hardware, ma anche di software: sull'hardware sembra che stiamo tentando di conseguire importanti risultati, il nostro invito è a non trascurare il software, e – soprattutto – a ragionare in un'ottica integrata di sistema”, risponde prontamente il presidente di FerCargo.

Gli investimenti riguardano non solo la realizzazione di interventi che costituiscono i “cavalli di battaglia” dell'associazione: l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria per consentire la formazione di treni merci a “standard europeo”, ovvero lunghi 750 metri, con sagoma fino a 4 metri per consentire il trasporto di semirimorchi e grandi container, con capacità di carico fino a 2.000 tonnellate.

Sono le ricette che decretano il successo dell'intermodalità e del treno nei paesi che già oggi

raggiungono la quota del 30% delle merci trasportate su rotaia, o la superano di volata come la virtuosissima Svizzera (che viaggia su oltre il 60%), l’Austria, ma anche paesi come la Slovenia. “Sono tutti paesi che hanno seguito una precisa strategia e sviluppato progetti mirati, curando i collegamenti ferroviari nei porti, sviluppando la logistica intermodale, ma facendo anche crescere quella che potremmo definire la logistica delle professioni, tutti quei servizi che il processo logistico si trascina con sé e che oggi sono anche un importante strumento di occupazione”, sottolinea Legnani.

Futuro

## Next Generation: il progetto di Spediporto per coniugare città, ambiente e tecnologia

Le idee per lo sviluppo di Genova: "Un doppio corridoio doganale per trasferire le merci un un centro di lavorazione avanzato"

**Genova.** Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi al centro della agenda **Spediporto** e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Tutti questi sono temi che investiranno, con decisione, anche il futuro della nostra città.

Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato **NextGeneration** incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre.

“Questa è la ragione per cui, come Spediporto - afferma il Presidente **Alessandro Pitto** - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte. Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro”.

Ecco che in una città come Genova – sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze - questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology. Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business.

- PORTXL a Rotterdam,
- Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti
- Port71 a Singapore Genova non può essere da meno.

Per questo motivo all'evento di oggi, commenta **Giampaolo Botta** Direttore Generale di Spediporto, “abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna”.

“Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città – ricorda il Presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una “smartizzazione” del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale”.

L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.

“La Zona Logistica Semplificata “rafforzata” del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera – sottolinea il DG Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione”.

La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l'auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale.

“La nostra idea – conclude Pitto - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, ecc.)”.

## Genova, Spediporto rilancia il progetto della Green Logistics Valley

L'associazione degli spedizionieri di Genova rilancia con l'incontro in streaming NextGeneration, che quest'anno sostituisce l'assemblea pubblica, il progetto che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia, una zona logistica semplificata (Zes)

Genova - «Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il porto di Barcellona» dice **Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto**.

L'associazione degli spedizionieri di Genova rilancia con l'incontro in streaming NextGeneration, che quest'anno sostituisce l'assemblea pubblica, il progetto che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia, una zona logistica semplificata (Zes) in Valpolcevera, distretto tecnologico logistico legato alla blue economy, ecosostenibile, con un corridoio doganale semplificato, digitalizzazione spinta, dove le merci, tracciate elettronicamente, possano spostarsi dal porto in area franca senza inquinare e dove si faccia anche alta formazione. L'esempio sono gli incubatori di startup digitali nati a Rotterdam, Barcellona o Singapore. «Il settore marittimo e portuale è al centro di una vera e propria rivoluzione digitale - ricorda **il presidente di Spediporto Alessandro Pitto** -. E le nostre aziende stanno facendo la loro parte, la federazione ha proposto al Mit, che li ha inseriti nel Pnrr, 7 progetti di digitalizzazione per un totale di oltre 300 milioni di euro». Il progetto Valpolcevera è condiviso e oggi è «sfida e opportunità» sottolinea il sindaco Marco Bucci «per una valle dove assieme alla parte residenziale può stare un'industria del terzo millennio in un sistema sostenibile dal punto di vista ambientale». «Il porto di Genova nei prossimi anni sarà al centro di un pezzo importante dello sviluppo non solo della nostra città ma del nostro Paese» ricorda il presidente della Regione Giovanni Toti. Tra gli intervenuti il presidente dell'Adsp di Genova, Savona e Vado ligure Paolo Emilio Signorini, l'onorevole Raffaella Paita, l'assessore regionale Andrea Benveduti, Andrew Lim della National University of Singapore e Fernando Alberti ordinario di strategie imprenditoriali Università Liuc.

16 Aprile 2021 - Redazione



## “NEXT GEneration” evento pubblico Spediporto

GENOVA – “NEXT GEneration” è il titolo dell’evento pubblico organizzato da Spediporto, tenutosi questa mattina dalla Terrazza Colombo in streaming.

Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali,

trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi al centro della agenda Spediporto e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Tutti questi sono temi che investiranno, con decisione, anche il futuro della nostra città. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre.

“Questa è la ragione per cui, come Spediporto - afferma il presidente **Alessandro Pitto** - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro.”

Ecco che in una città come Genova – sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze - questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology.

Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business.

- PORTXL a Rotterdam,
- Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti
- Port71 a Singapore

Genova non può essere da meno.

Per questo motivo all'evento di oggi – commenta **Giampaolo Botta** direttore generale di Spediporto – “abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard

16 Aprile 2021 - Redazione

Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna".

"Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città - ricorda il presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una "smartizzazione" del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale."

L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.

"La Zona Logistica Semplificata "rafforzata" del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera - sottolinea Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione." La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l'auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale.

"La nostra idea - conclude Pitto - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o dell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività

16 Aprile 2021 - Redazione

(tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc..).”.

Evento pubblico a Primocanale

## Next Generation, ecco il progetto di Spediporto per la Genova di domani

**GENOVA - Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro:** sono tutti temi al centro della agenda Spediporto e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia.

**Tutti questi sono temi che investiranno**, con decisione, anche il futuro della nostra città. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del

futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre.

“Questa è la ragione per cui, come Spediporto - **afferma il Presidente Alessandro Pitto** - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro”.

**Ecco che in una città come Genova** – sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze - questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology.

**Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali** che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business.

- PORTXL a Rotterdam,
- Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti

- Port71 a Singapore

**Genova non può essere da meno.** Per questo motivo all'evento di oggi – commenta Giampaolo Botta Direttore Generale di Spediporto – “abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National

University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto me per tutta

la città e la Spagna”.

“**Il progetto di sviluppo della Valpolcevera**, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città – ricorda il Presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una

“smartizzazione” del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale.”

**L'esperienza internazionale degli ultimi decenni** ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.

“**La Zona Logistica Semplificata “rafforzata”** del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera – sottolinea il DG Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione”.

**La connotazione del progetto pilota** potrebbe avvalorare l'auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale.

“La nostra idea – **conclude Pitto** - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc..)”.

L'evento a Terrazza Colombo

## Next GEneration: Spediporto traccia la rotta per il porto di Genova

*di Matteo Cantile*

**GENOVA** - 'Se cuiriamo il nostro albero, darà buoni frutti': è con questo auspicio che Spediporto ha organizzato per questo venerdì l'evento Next GEneration, un'occasione di confronto sul futuro del porto di Genova e delle aree ad esso più vicine.

**La Valpolcevera**, in particolare, così ferita dal crollo del ponte Morandi e da uno sviluppo industriale che non ne ha rispettato abitanti e storia, oggi può guardare al domani in un'ottica diversa: quella della Zona Logistica Semplificata da intendere in chiave ecosostenibile.

**Di questo futuro** (che nell'ottica di Spediporto non è poi così lontano) discuteranno il presidente degli spedizionieri Alessandro **Pitto**, il direttore generale Giampaolo **Botta**, l'assessore allo sviluppo economico della Regione Andrea **Benveduti**, il sindaco di Genova Marco **Bucci**, il presidente del porto Paolo Emilio **Signorini**, la presidente della commissione trasporti della Camera Raffaella **Paita**, Andrew **Lim** professore all'Università di Singapore e Fernando **Alberti**, professore all'università Luc e unico italiano nella hall of fame della Harvard Business School.

16-04-21

## Genova, Spediporto progetta il porto 4.0. I modelli: Rotterdam, Barcellona e Singapore

Genova – **Rotterdam** (PORTXL), **Barcellona** (Pier01) e **Singapore** (Port71) sono i **nuovi modelli di business** da seguire. Città portuale che hanno creato **incubatori di start up digitali ad altissimo valore aggiunto** per il porto, la città e il paese. Prende spunto da case history di successo il **progetto di Spediporto** di una grande **Green Logistics Valley** nel porto di Genova che faccia convivere in modo sinergico smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia.

“Sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. **Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali.** Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l’unico soggetto a proporre **7 progetti di digitalizzazione logistica** che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di euro”, premette il presidente di Spediporto **Alessandro Pitto** (*nella foto*), aprendo l’**evento pubblico dell’associazione sul tema della Next Generation EU**, ribattezzato per l’occasione “**Next GE**”, ovvero della “Prossima Genova, della Genova del futuro”. “Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre”, aggiunge Pitto.

Per questo motivo all’evento di oggi – dice **Giampaolo Botta**, direttore generale di Spediporto – “abbiamo invitato **due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School.** Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un’area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna”.

**Pitto** ricorda: “Il **progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città**, è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una “smartizzazione” del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale.”

**Spediporto** fa notare che “l’esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante **free zones estere**, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad

una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.

“La **Zona Logistica Semplificata ‘rafforzata’ del porto di Genova**, proprio nell’ambito dell’innovativo progetto di sviluppo della **Valpolcevera** – sottolinea **Botta** – può innescare non solo un progressivo incremento dell’offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall’emergenza sanitaria sulle **global value chains**, che impongono una loro sapiente diversificazione.”

La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l’auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della **Zona Logistica Semplificata** anche mediante la creazione al suo interno di una **zona franca doganale** interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale.

“La nostra idea – conclude **Pitto** – è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell’Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell’area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali e altre ancora)”.

## Nicolini (Confetra) : “La sfide da affrontare e le criticità da risolvere dopo la pandemia”

La consistente contrazione della produzione industriale nazionale (-11,4 per cento) e le limitazioni imposte dalla crisi pandemica hanno prodotto pesanti ripercussioni sulla logistica italiana, con effetti su tutte le modalità di movimentazione delle merci. Considerato che i traffici internazionali sono stati il traino dell'economia italiana nell'ultimo decennio, la forte contrazione tendenziale (esportazioni -9,7 per cento e importazioni -12,8 per cento) non poteva che ripercuotersi sul prodotto interno lordo nazionale.

Il trasporto ferroviario ha dimostrato di essere la modalità più resiliente riuscendo a contenere la contrazione. L'aereo ha risentito più di tutte le altre modalità delle limitazioni agli spostamenti imposti per contenere il dilagare della pandemia. L'azzeramento degli aeromobili di lungo raggio operanti sui voli intercontinentali passeggeri (cargo belly), ha costretto il mercato a rispondere con l'attivazione di voli “full cargo” e con un'ulteriore accelerazione del traffico courier legato al già esistente trend di crescita dell'eCommerce. Tali crescite hanno solo parzialmente sopperito alle consistenti contrazioni. I porti italiani mostrano un quadro molto differenziato a seconda delle differenti tipologie di traffici analizzate: si passa dalla leggera crescita del traffico contenitori al quasi totale azzeramento del traffico crocieristico. Il dato dei contenitori movimentati nel 2020, si compone della crescita del transhipment, grazie alla brillante performance di Gioia Tauro che sopperisce le contrazioni in tutti gli altri scali nazionali, e della riduzione dei traffici di destinazione finale. Da segnalare il dato in controtendenza di Trieste che cresce del +1,9 per cento e di Napoli che, nonostante la contrazione, si pone ben al di sopra della media nazionale. Più consistenti le perdite nelle rinfuse sia liquide che solide. Nelle prime si riscontrano forti flessioni nei porti tirrenici del nord e a Cagliari, mentre Trieste e Venezia presentano riduzioni di volumi inferiori alla media nazionale. La riduzione delle rinfuse solide si attesta al -17,4 per cento: da segnalare il porto di Taranto che con una riduzione del -9,6 per cento fa meglio della media nazionale. Il traffico rotabile si attesta al -7,2 per cento, dato che racchiude la crescita degli scali insulari e le consistenti contrazioni del mar ligure occidentale e del tirreno settentrionale. Le limitazioni agli spostamenti delle persone hanno portato a un consistente ridimensionamento dei passeggeri in transito, con una contrazione cumulata per tutti gli scali nazionali, del -42,8 per cento ed un quasi completo azzeramento dei traffici crocieristici (-94,6 per cento).

Tutti questi elementi, tanto differenziati tra loro, così fortemente articolati a seconda della tipologia merceologica in esame, così diversi addirittura dentro il singolo scalo tra diverse banchine a diversa vocazione, fotografano l'impossibilità di scattare una fotografia nitida di come – dal punto di vista dei freddi numeri – la crisi Covid abbia impattato sul Sistema Portuale nazionale.

Molto più interessante sarebbe invece allargare lo sguardo a rilievi di carattere politico trasportistico, infrastrutturale, strategico, istituzionale. La necessità di completare la Riforma Delrio

ne esce rafforzata o no alla luce degli effetti della “pandemia economica” sui nostri scali? È forse il caso di affrontare i temi Ber (Block Exemption Regulation), gigantismo navale e integrazioni verticali con occhi diversi dopo aver vissuto impennata dei noli, carenza dei contenitori e blank sailing? La crisi delle catene di forniture internazionali indurrà a una qualche forma di reshoring anche logistico, oltre che manifatturiero? Sono certo che su questa testata, nelle prossime settimane, si potrà riprendere un dibattito serio su queste e molte altre questioni.

# RIPARTE IL LAVORO SUL POSITION PAPER CARGO AEREO

Sotto la direzione di Costantino Fiorillo, direttore generale per gli aeroporti e il trasporto aereo del MIMS, sono ripartiti i lavori sul *Position Paper Cargo Aereo*, documento frutto di un dialogo tra Ministero e tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore del trasporto aereo delle merci, **iniziato nel 2016 e che oggi riceve un nuovo impulso.**

L'obiettivo di tutti gli intervenuti (amministrazioni pubbliche e associazioni di imprese) è quello di arrivare in tempi rapidi alla sua piena attuazione. Sono tre, in particolare, i punti sottolineati da ANAMA (associazione aderente a Confetra e Fedespediti) su cui intervenire ed evidenziati dal Position Paper Cargo Aereo:

- **piena attivazione dello Sportello Unico Doganale dei Controlli (SuDoCo);**
- **digitalizzazione di documenti e procedure**
- **aggiornamento infrastrutturale degli aeroporti individuati come strategici per il cargo aereo, con l'ammodernamento delle cargo city.**

Il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini, ha così commentato l'incontro: *"Innanzitutto desidero ringraziare il Ministro Giovannini e il Direttore Costantino Fiorillo, per avere accolto il nostro invito a riaprire questo importante Tavolo, ormai fermo da qualche anno. Si tratta di un importante riconoscimento da parte del Governo rispetto alla strategicità del settore cargo per il Paese. In questi anni alcuni passi avanti sono stati fatti grazie all'impegno dei 'singoli'. Tuttavia, per affrontare le sfide che l'oggi ci impone, occorre lavorare come 'Sistema-Paese', per evitare che quanto fatto venga disperso. Dobbiamo sfruttare questo mutato contesto, trasformando la crisi in opportunità, per aumentare la competitività delle nostre merci: non dimentichiamo che per **via aerea viene movimentato oltre il 25%, in valore, dell'export italiano extra UE.** Il percorso delineato dal Dott. Fiorillo dimostra la volontà di porre sulla logistica e sul trasporto aereo la giusta attenzione, come*

*succede in tutti i Paesi Europei”.*

Come rivelato dal **Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo**, realizzato dal Cluster Cargo Aereo e da ANAMA in collaborazione con TRT, **l'Italia è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come il farmaceutico (che nell'ultimo anno ha ovviamente aumentato la sua valenza economica e strategica), la meccanica fine e il Made in Italy.** Lo studio ha evidenziato, inoltre, un **potenziale ancora inespresso per il comparto aereo**, anche a causa dei **tempi più lunghi di attraversamento delle merci nei nostri scali** dovuti a **infrastrutture non adeguate** e ad un **eccesso di burocrazia**, che invece risulta essere ridotta all'essenziale in altri scali Europei. Non a caso il **sistema aeroportuale italiano movimentasolo il 7% del cargo aereo europeo**, contro il **30%** della **Germania**, seguita da **Francia e Olanda**

**Albertini** ha, dunque, concluso ricordando che **“Nonostante l'Italia negli ultimi anni abbia migliorato le proprie performance, raggiungendo il 5° posto a livello europeo, il 30% delle nostre merci ancora utilizza aeroporti di altri Paesi europei. Dobbiamo investire in infrastrutture aeroportuali adeguate, nello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, (SuDoCo) per ridurre i tempi di attraversamento delle merci negli aeroporti e di arrivo nel mercato di destinazione, e infine, ultima ma non meno importante, nella completa digitalizzazione delle procedure, per consentire a pubblico e privato di collaborare in maniera efficace e veloce. Con l'attuazione del Position Paper Cargo Aereo vogliamo colmare questo gap competitivo e incrementare le potenzialità di crescita di questo importante comparto per l'economia italiana e la sua principale risorsa, il Made in Italy”.**

## Belletti (Arsi) parla di traffici, di container, di gigantismo...

LINK: <https://www.settesere.it/it/notizie-ravenna-belletti-arsi-parla-di-traffici-di-container-di-gigantismo-navale-e-di-fondali-n28847.php>



Belletti (Arsi) parla di traffici, di container, di gigantismo navale e di fondali Ravenna | 18 Aprile 2021 Economia Elena Nencini E' dal 2017 presidente dell'associazione ravennate Spedizionieri internazionali (Arsi) - oltre a ricoprire dal 2019 il ruolo di presidente di **Confetra** Emilia Romagna - Danilo Belletti conosce bene i problemi e i pregi del porto di Ravenna. Se da anni si parla delle carenze di organico relativa a sanità marittima e dogane, Belletti continua a lamentare il problema della digitalizzazione del porto che ancora non è decollata. Per quanto riguarda il calo dei traffici ritiene che siamo in linea con quello che è successo, in epoca di pandemia, negli altri porti italiani. Il 2020 è stato un anno particolarmente impegnativo, dalla Brexit alla pandemia. Un bilancio sui traffici. «Il calo dei traffici del porto di Ravenna di circa il 15% sul 2019, è da considerarsi più o meno

in linea con i risultati degli altri porti italiani». Il presidente di **Confetra** ha incontrato il ministro e chiesto un impegno per semplificare la burocrazia. Ravenna è un porto all'avanguardia da questo punto di vista, a partire dallo Sportello unico doganale? «L'impegno di **Confetra** per la semplificazione degli adempimenti amministrativi a carico delle merci va avanti da diversi anni purtroppo finora con risultati non proprio soddisfacenti sul piano pratico; il caso dello Sportello unico doganale in questo senso è emblematico, infatti, dopo vari annunci, nei fatti, non è ancora stato attivato da parte della direzione generale delle Dogane». L'ingorgo nel canale di Suez ha creato ritardi nelle consegne, in particolare adesso si temono ulteriori intoppi per i container. Anche il porto di Ravenna potrebbe subire ripercussioni? «Il traffico

container si sviluppa su una rete di connessioni a livello mondiale quindi senz'altro qualche ritardo nelle consegne si sta verificando anche per i container destinati al porto di Ravenna. Questo incidente pone diversi temi che dovranno essere affrontati dai vari attori che compongono il cluster marittimo, a solo titolo di esempio: il gigantismo navale su cui puntano i principali vettori container è sostenibile in termini di ecosostenibilità e pressione logistica sui porti?». A breve dovrebbero partire i lavori sui fondali: saranno anni duri per il lavoro in porto? «I lavori che verranno effettuati per il progetto di hub portuale saranno senz'altro di un elevato grado di complessità al fine di ridurre i possibili riflessi negativi sull'operatività del porto. Sarà necessaria una specifica programmazione che coinvolga tutti gli operatori portuali». Cosa vi aspettate per il futuro?

«Difficile fare previsioni in un mondo come il trasporto marittimo in continua e veloce evoluzione, decisiva sarà la capacità del porto di Ravenna di adeguarsi velocemente alle nuove sfide che il mercato ci proporrà».

## Controlli radiometrici merci - Fedespedi: "Una tempesta perfetta, porti a rischio paralisi"

Prorogare il termine del 30 aprile e far slittare al 31 dicembre 2021 l'entrata in vigore delle nuove regole sulla sorveglianza radiometrica delle merci in ingresso nel Paese - L'appello di Fedespedi, per voce del vicepresidente de Crescenzo, al ministro Giovannini

**MILANO - Il prossimo 30 aprile 2021 è la data che più di tutte preoccupa gli operatori italiani della logistica.** In quella data, infatti, entreranno in vigore le nuove regole sui **controlli radiometrici in importazione che rendono obbligatoria la sorveglianza radiometrica su una lunghissima lista di merci** (compresi semplici viti o bottoni metallici): i controlli e i relativi oneri (in termini di tempi e costi) ricadrebbero sul 70-80% delle merci in import (secondo stime Confetra).

**Secondo Fedespedi una tempesta perfetta che si sta per abbattere su porti e aeroporti italiani.** - Lo spiega l'Associazione delle imprese di spedizioni internazionali in Italia : **L'aumento esponenziale delle attività di controllo sulla merce in arrivo, infatti, rischia di paralizzare gli scali italiani, che nell'ultimo anno hanno già dovuto affrontare situazioni di grande difficoltà:** la riorganizzazione del lavoro richiesta dal Covid, il calo dei traffici e, da ultimo, il rischio di congestione come conseguenza del blocco del Canale di Suez, che dovrebbe avere il suo picco proprio in corrispondenza dell'entrata in vigore delle nuove regole.

“Chiediamo al Ministero dello Sviluppo Economico di **prorogare il termine del 30 aprile e far slittare al 31 dicembre 2021 l'entrata in vigore delle nuove regole sulla sorveglianza radiometrica** delle merci in ingresso nel Paese” sostiene **Domenico de Crescenzo, Vicepresidente di Fedespedi con delega a Customs e rapporti con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli** “Questo per dare il tempo agli uffici competenti - oltre al Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero degli Affari Esteri, dell'Ambiente, del Lavoro, della Salute, sentiti l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare - di fissare, prima della prossima scadenza a fine anno, le nuove regole e un nuovo elenco dei prodotti che dovranno essere sottoposti ai controlli radiometrici in sede di sdoganamento, in continuità con quanto previsto dalle norme vigenti, che dimostrano di essere già ampiamente efficaci nel garantire la sicurezza delle merci rispetto a eventuali rischi di radioattività”. Fedespedi, infatti, insieme a Confetra (che lo scorso 26 marzo ha inviato al Ministro Giorgetti una lettera congiunta con Confindustria sul tema) chiede in via definitiva di confermare le disposizioni del DM n.100/2011, che hanno dimostrato negli anni di essere efficaci nello scongiurare qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva e che sono già le più rigorose tra quelle adottate dagli Stati Membri UE, anche secondo il parere autorevole del Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il quale - attento e aperto al dialogo con il mondo della logistica - condivide anche la preoccupazione circa un possibile rallentamento del sistema logistico nazionale.

“Rendere più severe norme già efficienti non porterebbe alcun ulteriore vantaggio in termini di sicurezza e tutela della salute pubblica – che sono per noi, come per l’amministrazione pubblica, una sicura priorità” aggiunge il Vicepresidente di Fedespediti, Domenico de Crescenzo “Tuttavia, sicuramente danneggerebbe gli interessi economici nazionali. La competitività dei nostri porti e aeroporti e la loro capacità di attrarre traffici sono strettamente legati all’efficienza delle attività di sdoganamento delle merci. Tempi e costi dilatati metterebbero a serio rischio la capacità della logistica italiana di competere a livello globale, a scapito di operatori, imprese produttrici e di tutta l’economia italiana, già gravata da un anno come quello pandemico, dove numerose disruption nella supply chain hanno dimostrato quanto la logistica sia, invece, un settore strategico, dal quale dipendono il benessere economico e sociale del Paese”.

## **Confetra, Nicolini: "Italia Veloce in fase attuativa - Cantieri e opere, non sono ammissibili altri ritardi"**

ROMA - **“Finalmente ‘Italia Veloce’ entra in fase attuativa con la nomina dei commissari. Ora rapidamente cantieri e opere”.** È il commento del Presidente di Confetra, Guido Nicolini, che plaude anche alla scelta del MIMS di pubblicare sul Sito istituzionale del Ministero, l'aggiornamento dello stato di avanzamento dei cantieri. "Non sono ammissibili altri ritardi: questo elenco di opere fu presentato dalla Ministra De Micheli lo scorso ottobre. Sono trascorsi sei mesi per nominare i Commissari, operazione di management operativa che in una qualsiasi azienda sarebbe stata espletata in sei ore. Ma ora bene così. Possono partire i primi cantieri. E se i tempi saranno confermati, entro luglio il Paese dovrebbe pure disporre dei primi 21 miliardi di euro, anticipo del Recovery. Mi pare che ci siano tutte le condizioni per rimettere in moto opere e infrastrutture, materiali ed immateriali, indispensabili per rilasciare anche la logistica italiana" ha concluso Nicolini.

## **Nicolini (Confetra): bene l'avvio della fase attuativa di “Italia Veloce”**

*Non sono ammissibili - ha sottolineato - altri ritardi*

*inforMARE* - Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha plaudito alla nomina da parte del governo dei commissari straordinari incaricati di sbloccare e accelerare la realizzazione di 57 opere infrastrutturali strategiche (*inforMARE* del [16 aprile](#) 2021) «Finalmente - ha sottolineato il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - “Italia Veloce” entra in fase attuativa con la nomina dei commissari. Ora - ha aggiunto - rapidamente cantieri e opere».

Nicolini ha precisato che «non sono ammissibili altri ritardi: questo elenco di opere - ha ricordato - fu presentato dalla ministra De Micheli lo scorso ottobre. Sono trascorsi sei mesi per nominare i commissari, operazione di management operativa che in una qualsiasi azienda sarebbe stata espletata in sei ore. Ma ora bene così. Possono partire i primi cantieri. E se i tempi saranno confermati, entro luglio il Paese dovrebbe pure disporre dei primi 21 miliardi di euro, anticipo del Recovery. Mi pare - ha concluso il presidente di Confetra - che ci siano tutte le condizioni per rimettere in moto opere e infrastrutture, materiali ed immateriali, indispensabili per rilasciare anche la logistica italiana».

## Logistica, Fedespedi chiede la proroga ai controlli radiometrici

Entreranno in vigore il 30 aprile e rischiano, secondo il comparto, di congestionare porti e aeroporti. de Crescenzo: il decreto ministeriale 100/2011 è sufficiente

Il 30 aprile entreranno in vigore nuove regole sui controlli radiometrici in importazione che rendono obbligatoria la sorveglianza radiometrica su una lunga lista di prodotti compresi, per esempio, viti o bottoni metallici, interessando fino all'80 per cento della merce (stima Confetra). Controlli con oneri sostanziali su tempi di ispezione e costi per la filiera che preoccupano non poco gli operatori della logistica. Per questo motivo il cluster chiede la proroga per tutto l'anno di questa nuova disposizione.

Per Fedespedi questo cambiamento rischia di avere pesanti ricadute sul trasporto merci nei porti e negli aeroporti, che nell'ultimo anno hanno già dovuto riorganizzare i procolli di sicurezza a fronte di un calo dei traffici, e fino a poche settimane fa hanno dovuto vedersela con il blocco del canale di Suez, che dovrebbe tornare alla piena normalità in corrispondenza all'entrata in vigore delle nuove regole.

Il vicepresidente di Fedespedi, Domenico de Crescenzo, chiede ministero dello Sviluppo Economico di prorogare il termine del 30 aprile e far slittare al 31 dicembre l'entrata in vigore di queste regole sulla sorveglianza radiometrica delle merci in ingresso nel Paese, «per dare il tempo agli uffici competenti, oltre al ministero dello Sviluppo Economico, degli Affari Esteri, dell'Ambiente, del Lavoro, della Salute, l'Agenzia delle Dogane e l'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare, di fissare, prima della prossima scadenza a fine anno, le nuove regole e un nuovo elenco dei prodotti che dovranno essere sottoposti ai controlli radiometrici in sede di sdoganamento, in continuità con quanto previsto dalle norme vigenti, che dimostrano di essere già ampiamente efficaci nel garantire la sicurezza delle merci rispetto a eventuali rischi di radioattività».

Il 26 marzo Fedespedi, insieme a Confetra, hanno inviato al ministero dello Sviluppo economico una lettera congiunta con Confindustria chiedendo di confermare le disposizioni del decreto ministeriale n.100/2011, che hanno dimostrato negli anni di essere efficaci nello scongiurare qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva e che sono già le più rigorose tra quelle adottate dagli Stati Membri dell'Unione europea, tesi confermata anche dal direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna.

«Rendere più severe norme già efficienti non porterebbe alcun ulteriore vantaggio in termini di sicurezza e tutela della salute pubblica che sono per noi, come per l'amministrazione pubblica, una sicura priorità», aggiunge de Crescenzo. «Tuttavia – continua – sicuramente danneggerebbe gli interessi economici nazionali. La competitività dei nostri porti e aeroporti e la loro capacità di

attrarre traffici sono strettamente legati all'efficienza delle attività di sdoganamento delle merci. Tempi e costi dilatati metterebbero a serio rischio la capacità della logistica italiana di competere a livello globale, a scapito di operatori, imprese produttrici e di tutta l'economia italiana, già gravata da un anno come quello pandemico, dove numerose disruption nella supply chain hanno dimostrato quanto la logistica sia, invece, un settore strategico, dal quale dipendono il benessere economico e sociale del Paese».

# Terminal e logistica appello al ministero “Chiarezza sui canoni”

Le associazioni: “La riduzione prevista come ristoro a fronte di una riduzione del fatturato nel 2020 superiore al 20% per il Covid, non è ancora decollata”

Serve chiarezza su come affrontare la ripresa della portualità e della logistica. Serve soprattutto una regia da parte del governo per sostenere le imprese che hanno saputo resistere alla crisi e alla pandemia e dotarle degli strumenti corretti per affrontare il futuro. Assiterminal e Assologistica, le associazioni di categoria che rappresentano gli operatori del terminalismo e della logisti-

*Serve una regia del governo per sostenere le imprese che hanno saputo resistere a crisi e pandemia*

ca, giudicano solo “parziali” i ristori individuati e in una lettera al ministero delle Infrastrutture denunciano come le autorità di sistema stiano marciando “in ordine sparso”, ribadendo la necessità di agire con chiarezza su tutto il fronte della blue economy.

«La riduzione del canone di concessione prevista come ristoro per i terminalisti italiani a fronte di una riduzione del fatturato nel 2020 superiore al 20% a causa dell'emergenza Covid, non è ancora decollata» scrivono nella loro lettera indirizza-

ta al titolare del dicastero, Enrico Giovannini, denunciando anche «la parziale e frammentata applicazio-

ne della misura normativa e il ritardo nel rendere disponibili le risorse economiche del fondo istituito a favore del terminal passeggeri».

Secondo le associazioni, le riduzioni sono state applicate parzialmente e non c'è stata da parte delle Autorità di sistema portuale «un'interpretazione uniforme».

Assiterminal e Assologistica ribadiscono la necessità di chiarire che le riduzioni dei canoni non richiedo-

no «alcun ulteriore finanziamento centrale né alcun atto autorizzativo» del ministero, e di specificare che non c'è una franchigia di riduzione del canone fino al 20%. «Si è appreso, infatti, che le Autorità di sistema portuale, in seno alla Conferenza dei presidenti – scrivono – hanno concordato di applicare una riduzione del canone demaniale

*“Non c'è stata da parte delle Autorità di sistema portuale una interpretazione uniforme”*

per una misura massima dell'80% per le imprese che avessero presentato una riduzione del fatturato del 100%». Senza contare che «diverse Autorità di Sistema portuale chiedono in anticipo il pagamento del canone demaniale per il 2020 riservandosi, poi, di riconoscere l'eventuale riduzione attraverso compensazione sull'eventuale debito successivo, vanificando, così, l'effetto

di sostenere la liquidità delle imprese nel contesto della pandemia».

– (mas.m.)

CEPRODUZIONE ENRERATA



▲ Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini



## Piano vaccinale, l'ultimo miglio per la rete delle farmacie

LINK: [https://www.corriere.it/economia/consumi/21\\_aprile\\_23/piano-vaccinale-l-ultimo-miglio-la-rete-farmacie-a1fc4150-a402-11eb-a7d3-6cda844bb148...](https://www.corriere.it/economia/consumi/21_aprile_23/piano-vaccinale-l-ultimo-miglio-la-rete-farmacie-a1fc4150-a402-11eb-a7d3-6cda844bb148...)



Piano vaccinale, l'ultimo miglio per la rete delle farmacie di Fabio Savelli23 apr 2021 C'è da costruire ancora l'ultimo miglio. Considerando il via libera (con prescrizioni) al siero dalla Janssen - inoculabile monodose - significa che da ora in poi si può ragionare su un coinvolgimento della rete di farmacie. Migliaia di farmacisti stanno già frequentando i corsi abilitanti dell'istituto superiore di Sanità per ampliare i punti vaccinali in modo da realizzare la campagna massiva per raggiungere l'immunità di gregge necessaria per sterilizzare l'epidemia. La rete di Assoram, l'associazione che rappresenta la variegata filiera del farmaco, ha avuto qualche interlocuzione con la struttura commissariale guidata dal generale Francesco Paolo Figliuolo ma non è ancora stata compiutamente coinvolta. Assoram convoglia anche tutte le sigle sindacali del trasporto aderenti a

**Confetra** (ferro, gomma, mare, aereo): Distribuzione Vaccini in azienda:, Figliuolo: «A breve l'ok». Le aziende già pronte (seguendo il protocollo) di Massimiliano Jattoni Dall'Asén e Rita Querzè D'altronde il 90% prodotto di pharma e salute viene stoccato e distribuito da aziende aderenti ad Assoram che riforniscono farmacie, ospedali, strutture di ricerca. Una spinta importante alla filiera del farmaco ancora più centrale ora che c'è da fare un reshoring dell'industria farmaceutica visto l'orizzonte lungo pandemico privo di scadenze certe. Assoram ha il know how per farlo: contribuisce alla distribuzioni delle milioni di dosi del vaccino anti-influenzale, circa 20 milioni tra ottobre e novembre 2020. Ci vogliono corrieri autorizzati che abbiano buone caratteristiche di conservazione del prodotto: cioè i cassoni isotermitici necessari per la conservazione dei sieri. Il

bene farmaco rappresenta il 7% del movimentato nazionale. Il piano vaccinale ha un hub nazionale a Pratica di Mare. Per portare il vaccino a vettore virale della Janssen nelle farmacia bisogna pensare ad un allargamento del parco corrieri, oltre al supporto di Sda del gruppo Poste Italiane. la campagna Piano Figliuolo, le regioni accelerano E la Lombardia supera le «tabelle» di Fabio Savelli Serve una migliore logistica di prossimità. «Se c'è già una catena distributiva del farmaco che è un'eccellenza perché escluderci», si chiede Pierluigi Petrone, presidente di Assoram. Serve una polverizzazione della rete di distribuzione, occorre coinvolgere tutti coloro che siano in grado di farlo. © RIPRODUZIONE RISERVATA

## Sud, Manageritalia: "Ecco perché le zes non hanno funzionato"

LINK: [https://www.adnkronos.com/sud-manageritalia-ecco-perche-le-zes-non-hanno-funzionato\\_7ltVDH4onBIC5SZ05Y59Q6](https://www.adnkronos.com/sud-manageritalia-ecco-perche-le-zes-non-hanno-funzionato_7ltVDH4onBIC5SZ05Y59Q6)



Sud, Manageritalia: "Ecco perché le zes non hanno funzionato" 24 aprile 2021 | 18.14 LETTURA: 2 minuti  
L'attivazione delle Zes (Zone Economiche Speciali) nel Meridione non ha funzionato perché la legge che le ha istituite è molto complicata, ma lo strumento rimane valido e si è rivelato sinora un'ottima opportunità di sviluppo nei territori in cui è stato inserito, in altre parti del mondo: il sud ha grandi potenzialità per attrarre investimenti industriali, purché ci sia una regia comune di attrazione degli investimenti. Queste le conclusioni del webinar su "Zes Zone Economiche Speciali. Opportunità e sfide per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno" organizzato dalle tre Associazioni Manageritalia del Sud che ha coinvolto istituzioni e business community. Una sorta di Superlega nata non certo per dividere, ma anzi per unire e dare a tutto il Mezzogiorno, e certo anche

il Paese, un'opportunità vera e definitiva di sviluppo. Questo il senso della rafforzata unione delle tre Associazioni di Manageritalia che operano nel Sud Italia. Nelle parole degli organizzatori lo scopo di un'azione che riparte oggi ma vuole e deve sfondare. Per Carmine Pallante, presidente Manageritalia Sicilia "la stagione dei rinvii si è chiusa. È ora di mettere in campo le migliori energie manageriali. Lo dobbiamo alle generazioni future". "Le Zes: se non ora quando! Abbiamo bisogno nelle nostre regioni di opportunità di sviluppo per un territorio che serve allo sviluppo dell'intero Paese", ha detto Pino Monti, presidente Manageritalia Puglia, Calabria e Basilicata. "Il Presidente del Consiglio ci ha invitato a lavorare per affrontare una sfida sistemica. Questo di oggi è un primo confronto di natura tecnica avviato con le altre Aatt del Sud, nei prossimi mesi vorremmo

coinvolgere interlocutori politici e passare all'azione", ha detto Ciro Turiello, presidente di Manageritalia Campania. Per Ivano Russo, direttore generale Confetra le Zes non hanno funzionato "non per i pochi soldi messi in campo o per la nota burocrazia, ma per le forti deroghe ambientali, appalti, lavoro ecc. che altrove hanno attratto e da noi se non messe in campo non fanno spostare i campioni mondiali dei grandi business, perché resta solo un po' di credito d'imposta". Roberto Beccari, vicepresidente nazionale Manageritalia ha concluso: "Ho sentito negli interventi tanta stanchezza rispetto alle procedure, serve più rispetto tra i diversi interlocutori decisori, serve un coinvolgimento reciproco. Stiamo spingendo sul coinvolgimento dei manager, non solo privati ma anche pubblici con la Cida, quindi persone che hanno capacità progettuale e volontà realizzativa.

Cercheremo di dare un supporto per fare presto. Cercheremo anche di essere costanti. Tutti i modelli economici stanno cambiando. Oggi i percorsi economici più virtuosi e sostenibili si stanno facendo strada, anche il mondo finanziario con i criteri Esg spinge per questa linea di sviluppo. E la sostenibilità vera quella economica, sociale, e ambientale ha le sue premesse in quella del sistema e dei sistemi e quindi di tutti gli attori, ancor più se protagonisti come acceleratori o freni dello sviluppo", ha concluso Roberto Beccari, vicepresidente nazionale Manageritalia. All'incontro hanno partecipato anche Ugo Patroni Griffi presidente AdSPMam, Andrea Annunziata, presidente Adsp e Luigi Bosco già Assessore Infrastrutture e Mobilità Regione Sicilia. Ha moderato Alfonso Ruffo, direttore de Il Denaro.

RECOVERY: NICOLINI ( CONFETRA), 'PNRR RICONOSCE VALORE E FUNZIONE LOGISTICA' =

Roma, 26 apr. (Adnkronos) - "È positivo il giudizio della Confederazione sulla Missione Infrastrutture e Logistica del Recovery Fund nazionale. Fin dallo scorso luglio, agli Stati Generali dell'economia, avevamo segnalato al Governo anzitutto la necessità di agire sul fronte delle riforme, tra l'altro tanto invocate dall'Europa. 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 ed a recepire le istanze di modernizzazione - tra l'altro avanzate anche dal Cnel - 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". Lo sottolinea il presidente di Confetra, Guido Nicolini, in una nota.

"La Logistica italiana non può essere zavorrata di decine di miliardi l'anno di oneri burocratici ingiustificabili e che vanno a discapito della competitività del sistema economico del Paese -continua Nicolini-. Bene anche l'abbandono di progetti superati volti a realizzare un modello unico di Pcs da imporre a porti ed operatori: la scelta di andare verso l'interoperabilità dei Sistemi esistenti è ben più percorribile e segna 'un punto e a capo' più volte auspicato dalla nostra Organizzazione. A stretto giro ora il Paese dovrà normare in tale direzione, perché come noto l'attuazione della parte Riforme è condizionalità per ottenere poi le risorse europee". (segue)

(Rem/Adnkronos)

(ANSA) - ROMA, 26 APR - Ô positivo il giudizio di **Confetra**, Missione Infrastrutture e Logistica del Recovery Fund nazionale. Così la confederazione in una nota nella quale apprezzano l'impegno sul SuDoCo, sulla Lettera di vettura elettronica, a favorire il convenzionamento esterno dei laboratori di verifica sulla merce ed a recepire le istanze di modernizzazione della attuale normativa che regola le spedizioni internazionali. «Bene anche per quanto riguarda i porti la scelta di andare verso l'interoperabilità dei Sistemi esistenti».

Anche per quanto riguarda gli investimenti, afferma il presidente di **Confetra**, Guido Nicolini, «finalmente il nostro Settore viene riconosciuto come una Industry e non come una commodity. Nel PNRR ci sono oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche. Non più quindi solo misure »verticali« come ferrobonus, 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». «Anche su Porti e trasporto ferroviario- conclude Nicolini- 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». (ANSA).

## Confetra, Nicolini: PNRR, per l'Industry logistica finalmente un pacchetto organico di interventi

**Nicolini, presidente Confetra: PNRR riconosce valore e funzione all'Industry logistica. Finalmente un pacchetto organico di interventi per il Settore. È positivo il giudizio della Confederazione sulla Missione Infrastrutture e Logistica del Recovery Fund nazionale.**

**ROMA** - Fin dallo scorso luglio, agli Stati Generali dell'economia, avevamo segnalato al Governo anzitutto la necessità di agire sul fronte delle riforme, tra l'altro tanto invocate dall'Europa. 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 ed a recepire le istanze di modernizzazione - tra l'altro avanzate anche dal CNEL -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.

La Logistica italiana non può essere zavorrata di decine di miliardi l'anno di oneri burocratici ingiustificabili e che vanno a discapito della competitività del sistema economico del Paese. **Bene anche l'abbandono di progetti superati volti a realizzare un modello unico di PCS da imporre a porti ed operatori:** la scelta di andare verso l'interoperabilità dei Sistemi esistenti è ben più percorribile e segna “un punto e a capo” più volte auspicato dalla nostra Organizzazione. **A stretto giro ora il Paese dovrà normare in tale direzione,** perché come noto l'attuazione della parte Riforme è condizionalità per ottenere poi le risorse europee” **ha dichiarato il presidente Guido Nicolini.** “Ma anche su questo ultimo punto, relativo agli investimenti, **finalmente il nostro Settore viene riconosciuto come una Industry e non come una commodity.** Nel PNRR ci sono **oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche.** Non più quindi solo misure “verticali” come ferrobonus, 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”. Ha concluso il Presidente “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”.

## Il presidente di Confetra interviene sul PNRR

Positivo il giudizio sul pacchetto organico di interventi: riconosciuti valore e funzione dell'industria logistica

È positivo il giudizio della Confederazione sulla Missione Infrastrutture e Logistica del Recovery Fund nazionale.

Fin dallo scorso luglio, agli Stati Generali dell'economia, avevamo segnalato al Governo anzitutto la necessità di agire sul fronte delle riforme, tra l'altro tanto invocate dall'Europa. 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 ed a recepire le istanze di modernizzazione - tra l'altro avanzate anche dal CNEL - 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. La Logistica italiana non può essere zavorrata di decine di miliardi l'anno di oneri burocratici ingiustificabili e che vanno a discapito della competitività del sistema economico del Paese.

Bene anche l'abbandono di progetti superati volti a realizzare un modello unico di PCS da imporre a porti ed operatori: la scelta di andare verso l'interoperabilità dei Sistemi esistenti è ben più percorribile e segna *“un punto e a capo”* più volte auspicato dalla nostra Organizzazione. A stretto giro ora il Paese dovrà normare in tale direzione, perché come noto l'attuazione della parte Riforme è condizionalità per ottenere poi le risorse europee” ha dichiarato il Presidente Guido Nicolini. “Ma anche su questo ultimo punto, relativo agli investimenti, finalmente il nostro Settore viene riconosciuto come una Industry e non come una commodity.

Nel PNRR ci sono oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche. Non più quindi solo misure “verticali” come ferrobonus, 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”.

Ha concluso il Presidente “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”.

## Nicolini (Confetra): “Nel PNRR riforme organiche per il settore”

Roma – “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 – tra l’altro avanzate anche dal CNEL – 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”.

E’ positivo il giudizio di **Guido Nicolini**, presidente di Confetra, sulla “Missione Infrastrutture e Logistica” del Recovery Fund nazionale. “Fin dallo scorso luglio – aggiunge -, agli Stati Generali dell’economia, avevamo segnalato al governo anzitutto la necessità di agire sul fronte delle riforme, tra l’altro tanto invocate dall’Europa”.

Il **presidente di Confetra** sottolinea che “la logistica italiana non può essere zavorrata di decine di miliardi l’anno di oneri burocratici ingiustificabili e che vanno a discapito della competitività del sistema economico del Paese”. Bene anche l’abbandono di progetti superati volti a realizzare un **modello unico di PCS** da imporre a porti ed operatori: “La scelta di andare verso l’interoperabilità dei Sistemi esistenti è ben più percorribile e segna ‘un punto e a capo’ più volte auspicato dalla nostra organizzazione”.

A stretto giro, secondo **Nicolini**, “ora il Paese dovrà normare in tale direzione, perché come noto l’attuazione della parte riforme è condizionalità per ottenere poi le risorse europee”. “Ma anche su questo ultimo punto – prosegue il presidente -, relativo agli investimenti, finalmente il nostro settore viene riconosciuto come una Industry e non come una commodity”.

Nel **PNRR** ci sono oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche. “Non più quindi solo misure verticali come **ferrobonus, 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”, spiega **Nicolini** concludendo 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”.

## Confetra e Fedespediti promuovono le misure contenute nel Pnrr per porti e trasporti

È positivo il giudizio di Confetra sul testo finale del Pnrr che l'Italia ha trasmesso a Bruxelles. La confederazione in particolare ha apprezzato gli impegni presi dal governo rispetto al “rendere finalmente operativo il SuDoCo”, “adottare la Lettera di vettura elettronica”, “favorire il convenzionamento esterno dei laboratori di verifica sulla merce” e “recepire le istanze di modernizzazione [...] della attuale normativa che regola le spedizioni internazionali”.

In ambito marittimo-portuale, viene inoltre promossa da Confetra la scelta di abbandonare “progetti superati volti a realizzare un modello unico di Pcs da imporre a porti e operatori” e al contrario “andare verso l'interoperabilità dei sistemi esistenti”, opzione ritenuta “ben più percorribile”. Il piano in particolare prevede che il Pcs, ovvero i Port Community System, strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, [siano resi compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale](#).

Oltre all'aspetto prioritario delle riforme, il presidente della Confederazione Guido Nicolini ha poi espresso apprezzamento anche per quanto indicato in relazione agli investimenti previsti, oltre 250 milioni di incentivi agli investimenti tecnologici e digitali per le imprese logistiche: “Finalmente il nostro settore viene riconosciuto come una industry e non come una commodity”.

Il vertice di Confetra ha sottolineato in particolare come, al fianco di misure verticali quali ferrobonus e marebonus, il Recovery Plan preveda “strumenti di politica industriale per accompagnare la crescita dimensionale e competitiva delle nostre imprese a prescindere da modalità di trasporto e vettori utilizzati”.

“Anche su porti e trasporto ferroviario – aggiunto infine Nicolini – 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”.

Anche gli spedizionieri italiani si dicono soddisfatti dell'esito finale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Lo fa sapere la federazione nazionale Fedespediti sottolineando che il testo finale del documento “riconosce alla logistica valore e funzione strategici. Un riconoscimento importante del ruolo delle nostre imprese e un'attenzione verso le esigenze reali del settore che sono frutto dell'incessante dialogo con istituzioni e amministrazioni portato avanti da Confetra e Fedespediti”.

Silvia Moretto, presidente di Fedespediti e vicepresidente vicario di Confetra, ha commentato dicendo: “SuDoCo, eCMR, interoperabilità dei Port Community System, laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci, ma soprattutto la riforma del Codice Civile rispetto alla normativa sul contratto di spedizione (approvata dal Cnel e presentata alle Camere nel 2020) al fine

di semplificarla e adeguarla alle prassi moderne e ‘globalizzate’ del commercio internazionale. Sono tutte le attività di semplificazione e digitalizzazione promosse da Confetra per il Pnrr, tutte battaglie che Fedespedi porta avanti da anni e che finalmente sono state considerate per quello che sono: progetti fondamentali per lo sviluppo di una logistica Made in Italy al servizio dell’economia del Paese”. Moretto tiene a ringraziare “tutti i colleghi che a vario titolo si sono spesi in questi anni per centrare questo obiettivo. Un’ulteriore prova che il lavoro di squadra – in Fedespedi e in Confetra – porta sempre a risultati importanti”.

## Webinar sul rischio d'impresa nella resa Ex Works

Il termine di resa Ex Works (franco fabbrica) è una delle clausole Incoterms maggiormente utilizzate dalle aziende italiane che operano nel commercio internazionale. Tale pratica, se da un lato limita le obbligazioni del venditore, da un altro lo espone a diversi rischi dovuti al mancato controllo della catena distributiva, quali: costi aggiuntivi, mancato presidio del prezzo finale, processi organizzativi inefficienti, sanzioni e danni reputazionali.

ACCUDIRE Srl, ZPC Srl e Ormesani Srl, con la partecipazione di Fedespediti, Credimpex Italia e CONFETRA Nord Est, organizzano il webinar "Il rischio d'impresa nella resa Ex Works", in programma il **29 aprile 2021 alle ore 10.30**, con lo scopo di affrontare le problematiche delle vendite franco fabbrica sotto molteplici aspetti: logistici e doganali, delle sanzioni e dell'export control, della gestione finanziaria, documentale e della digitalizzazione dei processi, fornendo indicazioni utili a tutti i player che intervengono lungo la supply chain (esportatore, trasportatore, CAD, banca, terze parti).

Interverranno: Alfonso Santilli, Presidente di Credimpex Italia, Componente del Gruppo di lavoro di revisione degli Incoterms 2010 e 2020 di ICC Italia Zeno Poggi, CEO di ZPC Srl Silvia Moretto, Presidente di Fedespediti, Vicepresidente

vicaria di CONFETRA, CEO di D.B. Group Andrea Ormesani, Vicepresidente di CONFETRA Nord Est, CEO di Ormesani Srl e CEO di CAD Ormesani Srl Abramo Vincenzi, CEO di Accudire Srl.

ALESSANDRO SANTI (FEDERAGENTI)

## “Il divario fra l'Italia e i Paesi nordici è anche culturale”

“Non è solo una questione geografica: a casa nostra la mancanza di risposte è il problema più grande”

Quale è il suo giudizio sul sistema logistico italiano? «I dati - dice Alessandro Santi, presidente di Federagenti - purtroppo parlano da soli: l'indice di performance della logistica è tra i peggiori fra i Paesi europei con l'Italia collocata al 19esimo posto e un extra costo dell'11% rispetto alla media europea della logistica. Ciò con cause sia materiali che immateriali. Il tutto calato in un quadro di mancanza di programmazione e lentezza nelle decisioni strategiche».

### Alcuni esempi?

«Per la realizzazione di 57 opere strategiche nazionali abbiamo dovuto nominare 29 commissari straordinari il che significa che l'impianto ordinario non è in grado di gestire normali attività di programmazione e sviluppo. Il governo poi non riesce da anni a risolvere il decennale nodo della crocieristica e dello sviluppo del traffico container del porto di Venezia, un porto con enormi potenzialità in questi due settori. Si parla inoltre da anni del ponte sullo Stretto ma ci si continua a dimenticare che la prima parte del ponte che manca è proprio in Calabria, per non parlare delle linee ferroviarie interne in Sicilia e della rete autostradale».

### Come il Covid ha impattato sui porti nazionali?

«Per le crociere, ma anche per i traghetti, in modo a dir poco traumatico. Al punto che ancora oggi è davvero difficile prevedere un momento per il ritorno alla normalità. Per le grandi compagnie che operano nel settore si è trattato di un vero e proprio azzeramento ma ciò è accaduto anche per i terminal passeggeri nonché per l'intero indotto portuale e turistico delle crociere. Nel settore merci, sia pure fra enormi difficoltà, il traffico ha tenuto, anche se tutti i porti (e di conseguenza tutto il cluster collegato) hanno subito flessioni più o meno evidenti».

### Dal punto vista logistico e della circolazione delle merci, quali sono i progetti che stanno maggiormente a cuore agli agenti marittimi?

«La lista è davvero lunga: digitalizzazione, sburocrazia, spinta su Pcs nazionale, omogeneizzazione delle norme, sportello unico doganale, Pmis europeo, riforma della legge 135, riforma della 84/94. E su questo tema vorrei concentrarmi: la legge 84 del 1994, è ferma al palo da 27 anni. Le modifiche apportate dal ministro Delrio non sono mai state completate al punto che proprio in questi

giorni è stata salutata come una svolta la convocazione del Tavolo nazionale di coordinamento dei porti, che avrebbe dovuto essere in funzione da almeno tre anni per assumere il ruolo di centro pensante della programmazione portuale. E invece sui contenuti operativi di cui questo soggetto di coordinamento dovrebbe essere la chiave decisiva si naviga ancora a vista».

### Capitolo infrastrutture. Cosa serve al nostro Paese per ridurre il divario con i principali scali del Nord Europa?

«È impossibile forse anche sbagliato mirare ad un confronto con i porti del Nord Europa, non solo per ragioni geografiche, ma direi anche per differenze culturali. Ogni volta che si affronta il tema delle infrastrutture si rischia di precipitare nella banalità: parliamo ovviamente di reti Ten-t, della ne-

cessità di mappare i territori produttivi e di tarare l'offerta logistica e infrastrutturale in funzione di queste esigenze reali. Ma la lentezza nelle risposte, come pure la mancanza cronica di visione di medio lungo periodo sono tali da trasformare automaticamente queste considerazioni in disquisizioni, purtroppo, solamente accademiche. Credo sia non ulteriormente procrastinabile l'individuazione dei nodi portuali, retroportuali e intermodali strategici per le aree produttive del paese e dotarli di tutte le connessioni in supporto alla logistica (infrastrutture materiali ed immateriali) nel tempo più breve possibile. Nel fare questo lo Stato deve innanzitutto confrontarsi con chi è sulla linea del fronte: gli industriali, gli uomini della logistica, chi lavora nei porti, chi opera in ferrovie e terminal, chi gestisce l'autostradale».



Una portacontainer si avvicina al porto di Rotterdam

FILIPPO DELLE PIANE (ANCE)

## “Terzo valico, gronda e nodo ferroviario per rilanciare Genova”

“Una serie di infrastrutture è stata pianificata e sta procedendo. Dobbiamo pretendere che sia completato ciò che è avviato”

Grandi opere. Cosa manca a Genova per essere davvero competitiva con il resto d'Italia e d'Europa? «In realtà a Genova non manca nulla - dice Filippo Delle Piane, presidente di Ance Genova - . Non dobbiamo inventarci delle nuove infrastrutture, è sufficiente completare ciò che è già pianificato ormai da decenni. Prima di tutto però, dobbiamo efficientare la rete autostradale, oggi in uno stato manutentivo vergognoso che impone a chi si muove sulla rete ligure condizioni inaccettabili e che deve vedere un percorso di manutenzione straordinaria da implementare immediatamente. Terzo valico, Gronda, nodo ferroviario e diga sono i quattro grandi lavori necessari per la competitività del Porto e della Città. Possiamo aggiungere, guardando alla Liguria, anche la Pontremolese, il tunnel della Val Fontanabuona ma se completiamo questi quattro, torniamo a essere competitivi e ci riconnettiamo alla rete logistica».

### Quanto e come nuove infrastrutture possono rilanciare l'economia del capoluogo ligure?

«Se consideriamo il Terzo valico - prosegue il presidente dei costruttori genovesi - non solo come infrastruttura



L'Hennebique, nel porto storico di Genova

ra per le merci, ma anche per i passeggeri allora diventa fondamentale anche il quadruplicamento dell'autostrada che porta alla Lombardia per avvicinare Genova a Milano. Il capoluogo ligure è un mercato interessante ma la raggiungibilità del nostro territorio è condizione essenziale per attrarre investimenti. Un'azienda come Vitale, per esempio, che investirà nella riqualificazione dell'Hennebique, sta scommettendo sulla realizzazione delle sopra citate opere, ma anche sul termine dei lavori di ripristino della rete autostradale che potremmo considerare come

la quinta infrastruttura necessaria. La maggiore accessibilità di Genova darà anche un impulso al mercato degli uffici, dell'immobiliare residenziale, al ricettivo alberghiero e alla silver economy. Oggi siamo una periferia difficilmente raggiungibile, domani possiamo diventare perno del sistema Nord Ovest».

### Quanto i grandi progetti pubblici possono trainare un rilancio del comparto edile rispetto all'edilizia privata?

«Le grandi infrastrutture di cui stiamo parlando non sono altro che essere pubbliche oltre che essere precon-

dizione essenziale per rilanciare l'economia cittadina. L'edilizia, come indotto e come business in sé, sia in Italia che a Genova, è al 75% privata e al 25% pubblica. Ciò significa che il pubblico investe nell'infrastruttura e nei collegamenti, creando la condizione ottimale, ma è poi il comparto privato che fa girare il volano dell'economia. Il Piano del Centro Storico ne è un esempio. Il Comune ha avuto l'idea, investirà nei servizi, nella sicurezza, nella pulizia, sistemerà i propri edifici, piani strada in particolare, creando i presupposti ma la proprietà degli edifici è al 90% privata e

quindi spetterà al privato far funzionare il progetto».

### Crede sia necessario dare priorità a infrastrutture essenziali per il comparto economico come il Terzo valico oppure a opere utili anche alla viabilità ordinaria come la Gronda?

«Non dobbiamo cadere nell'errore di dover scegliere le priorità. Una serie di infrastrutture è stata pianificata, finanziata e sta procedendo. L'unica novità è la diga foranea del porto. Dobbiamo quindi pretendere che sia completato tutto ciò che è già stato progettato, approvato e finanziato. Tutte queste grandi opere di fatto non coinvolgeranno le imprese edili del territorio che non hanno le dimensioni necessarie per realizzarle. Ciò dimostra che stiamo spingendo queste infrastrutture non tanto per un nostro interesse ma perché fondamentali per collegare la nostra città al resto del Paese. Certamente, se il territorio diventa più attrattivo, ne trarranno beneficio le imprese edili locali che saranno direttamente coinvolte, per esempio, nei lavori del Centro Storico, nel completamento di alcuni quartieri come gli Erzelli, o di nuove aree come la Fiera».

©B/N CANO ALCUNI DIRITTI RISERVATI

BRUNO PISANO (CONFETRA)

# “Brexit, ricostruire la frontiera è una complicazione epocale”

## È ancora presto per giudicare i dati: sul calo delle esportazioni influisce anche la pandemia di Covid

Commentare i primi dati è ancora prematuro, a pochi mesi dal principio della Brexit, ma per gli operatori è già una realtà il fatto che tutto sia diventato più complicato. Lo spiega Bruno Pisano, componente della giunta di Confetra e presidente di Assocad, l'associazione dei centri di aiuto doganale. “Basta pensare - nota - che il 40 per cento di chi esportava verso il Regno Unito non aveva esperienza di commercio con paesi terzi”. Oggi che commerciare con il Regno Unito significa dover fare i conti con le incombenze che si hanno verso paesi extracomunitari, queste competenze diventano necessarie. Non averle comporta un handicap che dev'essere colmato. “È vero che l'accordo raggiunto in extremis ha abbattuto i dazi, ma questo non significa che tutto sia tornato come prima”.

Per Pisano, la Brexit “è un evento epocale. Da 30-40 anni il mondo ha lavorato per abbattere le frontiere. Nell'epoca moderna non si ricorda un caso analogo di ricostruzione della frontiera. Mentre finora si era lavorato per velocizzare gli scambi, adesso all'improvviso si è andati in un'altra direzione. Il cambiamento è più complesso di quanto si pensasse, da un



Camion in coda al porto di Dover

punto di vista commerciale, fiscale e doganale, ma anche logistico. Occorre poi tenere conto che per l'Italia il Regno Unito è uno dei paesi principali per l'export”. Le conseguenze si sono sentite anche sul fronte logistico. I collegamenti via mare ne hanno risentito per le congestioni nei porti britannici, ma il vero collo di bottiglia è quello stradale dell'Eurotunnel, “nono-

stante - nota Pisano - tutta la preparazione che c'è stata. Ma è stato come mettere un casello in mezzo a un'autostrada con duemila camion al giorno”. Gli operatori si sono così spostati su altre modalità. “Più che imbarcare dagli scali tradizionali di Genova, Livorno o La Spezia, si è sviluppato un traffico intermodale ferroviario dal Nord Italia ai porti del Nord Europa

da qui via mare al Regno Unito. È una modalità che permette di aggirare il collo di bottiglia dell'Eurotunnel”. Per evitare il blocco totale delle procedure, Londra ha escogitato una serie di semplificazioni, come il rinvio di adempimenti doganali da paesi terzi, che ha suscitato l'ira dell'Unione europea. “C'è una situazione quasi di deregulation - commenta Pi-

sano - che risolve difficoltà dal lato del Regno Unito, anche se non si sa che cosa succederà quando verrà meno, nel 2022”. Il problema è che invece per gli operatori dell'Unione europea questa misura complica le cose. “Per noi non è positiva questa deregulation. L'Unione europea aveva predisposto un'organizzazione per affrontare la Brexit e anche la no-

stra Agenzia delle dogane aveva introdotto semplificazioni per le autorizzazioni necessarie al traffico con il Regno Unito”. Ma la deregulation non semplifica ancora di più? “No - è la risposta - perché quando i nostri documenti arrivano oltre la Manica, non vengono esitati dalla dogana e si crea un blocco”. In pratica il documento viene sostituito da un'autodichiarazione dell'operatore che provvede anche a autoliquidarsi l'Iva. In questo modo però i documenti di transito non vengono chiusi e la procedura in Italia arriva a saturazione, col rischio di fermarsi. “Per questo motivo operatori anche importanti (come Db Schenker, ndr) nelle prime settimane avevano dichiarato la sospensione dei servizi con il Regno Unito”. Insomma, la situazione è ingarbugliata. Tuttavia secondo Pisano è difficile valutare i primi dati, che mostrano una diminuzione delle esportazioni nel primo mese del 35 per cento. “A dicembre - spiega - c'era stata una corsa a esportare (+20 per cento), il che può aver influito sui dati successivi. E poi c'è l'effetto della pandemia. Se guardiamo il dato puro c'è una flessione, ma giudicare su pochi mesi può essere fuorviante”.

SILVIA MORETTO (PRESIDENTE FEDESPEDI)

## “Contratto e sportello unico le priorità”

A giugno intanto verrà presentato uno studio sul futuro delle professioni del settore

“Le attese per il 2021 sono di una ripresa più o meno rapida dell'economia e dei traffici commerciali a livello globale. Crediamo, tuttavia, che le possibilità di ripresa per l'Italia e per l'Europa dipendano da due fattori chiave, interconnessi tra loro: competitività e concorrenza - dice la presidente Silvia Moretto - Fedespedi ha partecipato con Confetra all'elaborazione di numerose proposte per il Pnrr, al fine di liberare risorse ed energie per dare nuovo impulso e slancio alle attività delle imprese del settore logistico. Riteniamo, infatti, che il piano di spesa del Recovery Fund sia un'occasione insostituibile per attuare in tempi certi alcuni progetti importantissimi per la competitività della logistica, sia in termini di semplificazione normativa, che in termini di progettualità “operative”. Le priorità per Fedespedi sono: sul piano delle riforme, la revisione della disciplina civilistica del contratto di spedizione (approvata dal Cnel e presentata alle Camere nel 2020) al fine di semplificarla e adeguarla alle prassi moderne e “globalizzate” del commercio internazionale; sul piano della digitalizzazione, Fe-Cmr, l'interope-



Silvia Moretto è presidente di Fedespedi

abilità dei Port Community System e l'attivazione del Sudoco, lo sportello unico dei controlli sulla merce, sotto la guida dell'Agenzia delle Dogane. Non solo: come ogni “piano”, crediamo che il Pnrr sia un'occasione imperdibile per dare una visione e impostare una strategia di sviluppo per la logistica Made in Italy. Da essa dipendono la competitività dell'Italia, delle sue imprese e del suo export. Senza, rischiamo una progressiva marginalizzazione della nostra industria a livello globale e

questo, per il futuro dell'Italia, non ce lo possiamo permettere”.

“La competitività della logistica non dipende soltanto da digitalizzazione e semplificazione. La resilienza di un settore si misura anche sulla sua capacità di investire sulle nuove competenze e di rispondere alle crisi con velocità, flessibilità ed efficacia. Da tale riflessione è nato il progetto di Fedespedi “Disclosing the forwarding world” realizzato con Odm Consulting (Gi Group) che vedrà la luce in giugno: una

ricerca sul futuro delle professioni nel settore delle spedizioni che ha l'obiettivo di supportare le imprese in questo fondamentale processo di evoluzione interna”.

“La competitività delle imprese non può prescindere, tuttavia, da un contesto di mercato nel quale le regole valgono per tutti: la concorrenza. Questa premessa è utile per capire quanto sta succedendo in Europa: le principali associazioni di operatori logistici e caricatori, guidate dal Clecat (la no-

stra rappresentanza in Europa), hanno chiesto formalmente alla Commissione europea di indagare su eventuali comportamenti scorretti messi in atto dai carrier marittimi nell'ultimo anno, in considerazione dei gravi disagi arrecati alla filiera logistica marittima dall'incapacità dei vettori di garantire l'affidabilità del servizio (crollata in un anno dall'80% al 35%) e informazioni attendibili sullo stato di navi e contenitori”.

“La preoccupazione espressa dalla logistica euro-

pea è che le compagnie del trasporto container stiano approfittando indebitamente degli squilibri nei flussi commerciali tra Asia e Europa, con cancellazioni (blank sailing) e ritardi nelle spedizioni per controllare la capacità di stiva, che hanno avuto come esito un forte aumento dei noli, la mancanza di container vuoti e la congestione dei porti”.

“L'attuale situazione è resa possibile anche dalle attuali deroghe alla normativa antitrust Ue per i Consorzi tra shipping line (Consortia block exemption regulation), confermate a marzo 2020. Tali deroghe in vent'anni hanno dimostrato di non essere efficaci nel migliorare la qualità del servizio per gli utilizzatori finali. Hanno invece creato un forte sbilanciamento contrattuale a favore delle compagnie di navigazione, a scapito di porti, terminalisti e operatori logistici”.

“Quello che chiediamo è che la Commissione europea non si sottragga al suo compito di arbitro del mercato e definisca sistemi di monitoraggio trasparenti e efficaci che evitino comportamenti oligopolistici, a tutela dell'efficienza della supply chain. Garantire il pluralismo e la concorrenza nel settore logistico è un dovere delle istituzioni e un vantaggio per l'economia del Vecchio Continente, che ha nelle piccole e medie imprese il suo cuore pulsante”.

ALESSANDRO PITTO (PRESIDENTE SPEDIPORTO)

## “Servono precauzioni per affrontare i cigni neri nello shipping”

Raccomandazioni per limitare l'effetto della “Ever Given”, fra ritardi, noli alti e mancanza di stiva

“La teoria del cigno nero - afferma Alessandro Pitto, presidente di Spediporto - è stata elaborata da un trader di Wall Street e riguarda un evento raro e difficilmente prevedibile che quando avviene ha un impatto grandissimo e che a posteriori viene giudicato prevedibile. Noi abbiamo avuto un enorme cigno nero nell'ultimo anno, la pandemia, e un cigno nero più piccolo, l'incidente della “Ever Given”. Sono due eventi che impersonano bene questa teoria”.

Pitto è intervenuto a un webinar della Fondazione Italia-Cina, indicando quali sono le prospettive di mercato dello shipping nei prossimi mesi, riguardo a affidabilità delle schedule, capacità di stiva a disposizione, disponibilità di container, andamento dei noli.

### Schedule

“Veniamo da un periodo in cui l'affidabilità è ai minimi storici. Fra gennaio e febbraio si è stabilizzata, su un livello insoddisfacente del 35 per cento, con un ritardo medio di 6,76 giorni. I roll-over, ossia il mancato imbarco di un container sulla nave a cui era destinato per mancanza di spazio disponibile, con conseguente imbarco in una nave successiva, interessa il 37



Alessandro Pitto, presidente degli spedizionieri genovesi

per cento delle spedizioni. L'affidabilità dei servizi subirà un'ulteriore contraccolpo dal blocco del canale di Suez per tre motivi. Le navi bloccate sono ripartite con 6-8 giorni di ritardo dal canale dopo che questo è stato riaperto. Le navi che hanno scelto di passare dal Capo di Buona Speranza impiegheranno verso l'Europa 10-12 giorni in più. Ci sarà un effetto domino sulle navi di ritorno verso l'Asia nelle prossime settimane e mesi. Oggi non c'è l'elasticità necessa-

ria per attutire questi effetti. Tutta la capacità di trasporto è già dispiegata, non è possibile noleggiare nuove navi né trovare una soluzione alternativa”.

### Capacità di trasporto

“Ci sono stime fatte da analisti diversi. Secondo Maersk, nei prossimi mesi si prevede una riduzione della capacità di stiva del 30 per cento. SeaIntelligence prevede un effetto onda, con variazioni molto rilevanti nelle prossime settimane. Per recuperare i ritardi ci sarà un aumen-

to del 9 per cento dei blank sailing nella rotta fa Asia, Nord Europa e Mediterraneo”.

### Equipment

“Nel 2020 la produzione di container è stata ferma, adesso le compagnie stanno ordinando molti container, la produzione è ripresa. I fabbricanti non accettano ordini fino a agosto perché sono fully booked e i prezzi dei container di conseguenza sono raddoppiati (3.500 dollari) rispetto al 2019 (1.779 dollari)”.

### Noli

“I noli ultimamente sono stati stabili, ma adesso si teme una nuova fiammata”.

### Raccomandazioni

“Di fronte a questo contesto si possono fare alcune raccomandazioni. È consigliabile fare un'analisi, un risk assessment sulla nostra supply chain e sui suoi punti deboli. Ne va aumentata la robustezza anche se fosse a scapito dell'efficienza, perché i cigni neri sono sempre più frequenti. Come farlo? Si può suddividere il rischio

su base geografica, fra diversi fornitori e modalità di trasporto, non puntare tutto sul mare, ma anche a esempio sul treno che sta diventando sempre più interessante. Gli aspetti assicurativi devono ricevere molta attenzione. Con navi così grandi abbiamo quella che gli assicuratori chiamano un'accumulazione del rischio estremamente importante. In caso di avaria generale, se la merce non è assicurata si va incontro a problemi notevoli. Un teu imbarcato su una di queste navi si stima abbia un valore di 55-60 mila dollari. Per l'aspetto relativo alle spedizioni, bisogna prepararsi sicuramente a pagare noli più alti rispetto agli scorsi anni. Va aumentata la precisione nel prevedere le necessità di volumi per negoziare in anticipo con gli armatori special allocation. È consigliabile spostarsi sui mercati in maniera speculativa: contratti a lungo termine, cercare di negoziare anche sul mercato spot, valutare se per certe merci possono essere validi contratti premium per avere la garanzia che la merce vada a bordo. Infine, è importante appoggiarsi a uno spedizioniere professionale”.

©EVY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

ANDREA GENTILE (PRESIDENTE ASSOLOGISTICA)

## “L'Italia riconosca il peso della logistica”

L'associazione insiste affinché venga inserito il contratto di settore nel codice civile

Dopo due mandati, lascia la presidenza di Assologistica Andrea Gentile. Sono stati due mandati intensi e il testimone viene passato nel pieno dell'emergenza sanitaria. Ma i temi su cui sta lavorando l'associazione sono molti. Quali sono quelli di maggiore attualità in questo momento?

“Le imprese associate in Assologistica - risponde Gentile - sono impegnate nel rinnovo dei contratti. Se per il comparto portuale il rinnovo si è chiuso positivamente per tutte le parti, per la logistica siamo ancora in trattativa, sulla parte economica e anche a livello normativo. Un altro tema caldo riguarda l'anno che abbiamo vissuto: occorre riflettere sul ruolo della logistica nel nostro Paese. Va fatta maggiore comunicazione perché ne venga riconosciuto il valore. Se non cresce questa consapevolezza da parte della classe politica, rischiamo di restare emarginati”.

**Ritene che la prima bozza del Pnrr debba essere aggiornata per il vostro settore?**

“Va rivisto e è quello che sta facendo il governo Draghi. Noi abbiamo dato un contributo di proposte in linea con il NextGenerationEu. Non è un libro dei sogni, ma confidiamo che siano recepite. In



La logistica è uno dei pilastri dell'economia italiana e mondiale

particolare chiediamo l'incentivazione del trasporto intermodale e l'incentivazione dell'uso di mezzi elettrici nella logistica a corto raggio, di cui si sente la necessità in seguito al successo delle vendite online e dell'attività dei corrieri. Ma i mezzi elettrici non bastano, occorre dotar-

si anche di una rete diffusa di sottostazioni elettriche. Penso che il Pnrr debba andare in questa direzione e mi sembra che il presidente del Consiglio ne abbia la volontà”.

**Che altre iniziative sta portando avanti Assologistica nel 2021?**

“Lo scorso 6 aprile abbiamo presentato alle commissioni riunite del Senato, Bilancio e Finanze e tesoro, la proposta di inserire il contratto della logistica nel Codice civile. Oggi manca la figura dell'operatore logistico. Al livello assicurativo e di contratti si deve fare riferimen-

to a altre figure. Il riconoscimento del contratto di logistica tra i contratti tipici avrà fra l'altro il vantaggio di consentire alle imprese di logistica nazionale, in una condizione di maggiore chiarezza del diritto, di competere meglio con le grandi multinazionali straniere. Inoltre l'ef-

fetto regolatorio favorirà rapporti più chiari e con minore spazio di interpretabilità fra tutti gli attori della filiera”.

**Assologistica rinnova i suoi vertici: che bilancio fa dei suoi due mandati?**

“Penso di lasciare un'eredità positiva. Ho avuto un'esperienza intensa in giro per l'Italia e ho conosciuto tante eccellenze nel nostro settore. La logistica è un fiore all'occhiello del mondo imprenditoriale italiano. Fa parte della filiera produttiva. Far arrivare le materie prime e poi collocare i prodotti a destinazione contribuisce alla competitività delle industrie. Il mio obiettivo principale in questi due mandati è stato di far capire alle controparti politica e industriale l'importanza della logistica. Questa importanza è emersa nell'ultimo anno, durante il quale gli operatori della logistica non si sono mai fermati”.

**Oggi i grandi operatori marittimi stanno entrando anche nel settore della logistica a terra. Che cosa ne pensa?**

“È come quando ci sono state le polemiche sull'autoproduzione. Io non sono contrario, ma se ci sono regole vanno rispettate. Se il terminal ha doveri in termini di sicurezza e formazione, li deve avere anche l'armatore. Lo stesso discorso vale adesso: ci sono nuovi attori, l'importante è che siano rispettate le regole che ci sono in Italia e non quelle di altri contesti da Terzo Mondo”.

BRUNO PISANO (CONFETRA)

## “Brexit, rebuilding the border is very difficult The pandemic also affects the decline in exports”

Commenting on the first data is still premature, a few months before the start of Brexit, but in the opinion of operators it is already a reality that everything has become more complicated. This was explained by Bruno Pisano, a member of the Confetra council and president of Assocad, the association of customs aid centers. “40 per cent of those exporting to the UK had no experience of trade with third countries”. Today trading with the United Kingdom means having to deal with the duties that one has towards non-EU countries, these skills become necessary. Not having them entails a handicap that must be overcome. “It is true that the agreement reached at the last minute brought tariffs down, but this does not mean that everything is back as before”.

Pisano says that Brexit “is an epochal event. For 30-40 years the world has worked to break down borders. In the modern era, no similar case of border reconstruction is remembered. While until now we

had worked to speed up exchanges, now all of a sudden we have gone in another direction. The change is more complex than previously thought, from a commercial, fiscal and customs point of view, but also from a logistical point of view. It is also necessary to take into account that for Italy the United Kingdom is one of the main countries for exports”.

The consequences were also felt on the logistical front. Connections by sea have been affected by congestion in British ports, but the real bottleneck is the Eurotunnel road, “despite - Pisano notes - all the preparation that has taken place. But it was like putting a toll booth in the middle of a highway with two thousand trucks a day”. The operators have thus moved on to other modalities. “More than embarking from the traditional ports of Genoa, Livorno or La Spezia, intermodal rail traffic has developed from Northern Italy to the ports of Northern Europe and from there by sea to the United Kingdom. It is



Flyers are distributed, as part of the Get Ready For Brexit campaign

a way to get around the Eurotunnel bottleneck. To avoid the total block of procedures, London has come up with a series of simplifications, such as the postponement of customs formalities from third countries, which has

aroused the ire of the European Union. “There is an almost deregulation situation - comments Pisano - which solves difficulties on the UK side, even if it is not known what will happen when it disappears, in 2022”. The pro-

blem is that for the operators of the European Union this measure complicates things. “This deregulation is not positive for us. The European Union had set up an organization to deal with Brexit and our Customs Agency had

also introduced simplifications for the necessary authorizations for traffic with the United Kingdom”. But doesn't deregulation make it even easier? “No - is the answer - because when our documents arrive across the Channel, they are not hesitated by customs and a blockade is created”. In practice, the document is replaced by a self-declaration by the operator who also self-settles the VAT. In this way, however, the transit documents are not closed and the procedure in Italy reaches saturation, with the risk of stopping. “For this reason, even important operators (such as Db Schenker, ed) had declared the suspension of services with the United Kingdom in the first weeks”. In short, the situation is confused. However, according to Pisano it is difficult to evaluate the first data, which show a 35 percent decrease in exports in the first month. “In December - he explains - there was a rush to export (+20 percent), which may have affected subsequent figures. And then there is the effect of the pandemic. If we look at the pure data, there is a decline, but judging on a few months can be misleading”.

GDFVNC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

INTERVISTA

# 75 anni di Confetra

La Confederazione generale italiana del trasporto e della logistica accompagna la storia d'Italia dalla nascita della Repubblica al Next Generation. La nostra intervista al direttore generale Ivano Russo, in occasione del 75° anniversario

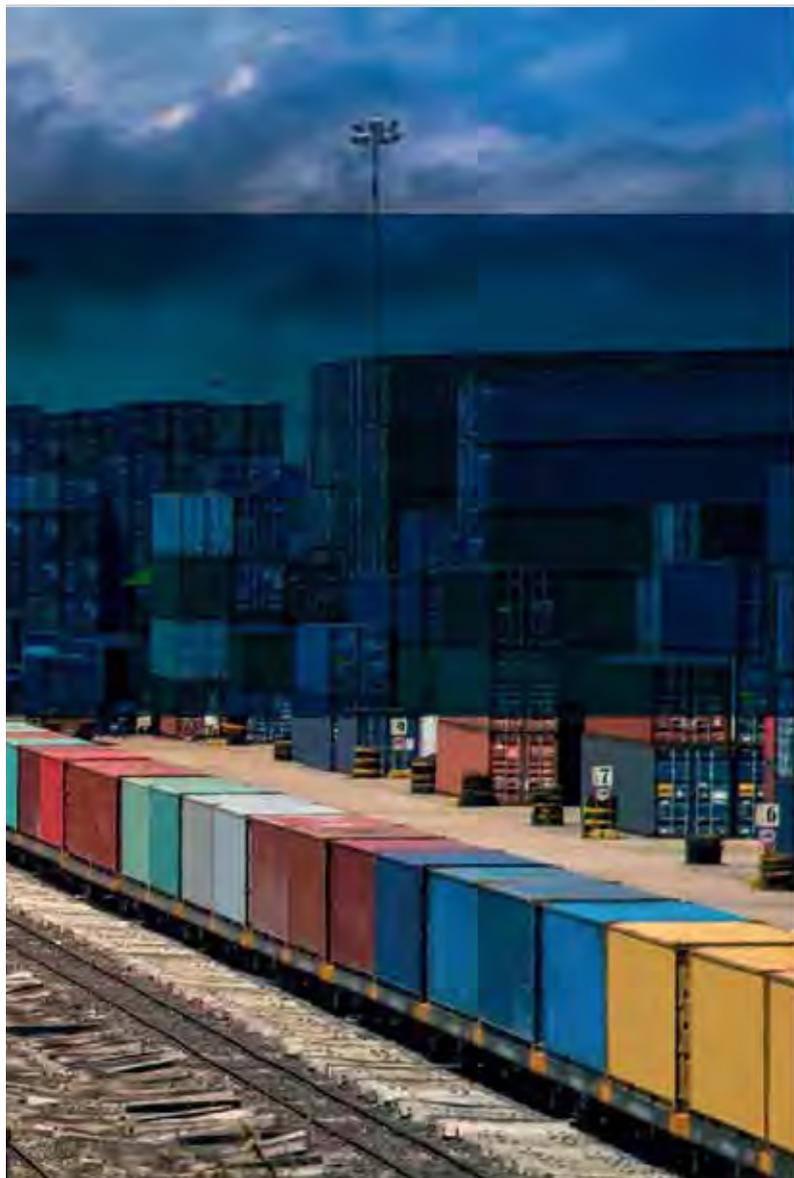
di Morena Pivetti



**U**no sguardo lungo. Sul passato e sul futuro, quello che segnerà il 2021 per **Confetra**. Sul passato, perché dopo 75 anni di vita che hanno accompagnato l'intera storia della Repubblica, è giusto ripercorrere le tappe del cammino che l'ha portata all'oggi, al presente. Sul futuro perché l'Italia è a un nuovo tornante della sua storia, a un punto di svolta che

ricorda il 1946: non è un caso se il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che si sta preparando, il Next Generation Italia del valore di 191,5 miliardi, è di frequente associato al Piano Marshall. Proprio il rimescolamento mondiale delle carte indotto dalla pandemia di Coronavirus impone l'elaborazione di **una visione strategica del ruolo del Paese nel mondo nei prossimi trent'anni, a cui traspor-**

**to e logistica non possono mancare di offrire il loro contributo.** È con questo sguardo lungo, rivolto all'indietro e puntato in avanti, che la Confederazione generale italiana del trasporto e della logistica - forte delle sue 23 federazioni nazionali di categoria, 90mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 80 miliardi di fatturato 2020 pari al 9% del Pil - si prepara a festeggiare il suo 75° compleanno. Le



**Confetra**  
rappresenta  
**23 Federazioni**  
nazionali di  
categoria, 90mila  
imprese, 1,5 milioni  
di addetti, 80 miliardi  
di fatturato 2020 pari  
al 9% del Pil



tografica per illustrare visivamente gli incontri, le assemblee, le attività che hanno segnato lo sviluppo della Confederazione e digitalizzeremo il suo atto costitutivo, lo Statuto, per ricordare quale sia stata la motivazione, la spinta che portò tanti imprenditori a dar vita a **Confetra**". L'albero genealogico affonda le sue radici al Nord, precisamente a Milano, dove nel 1945 un gruppo di autotrasportatori fece nascere Ulsea, l'Unione lombarda spedizionieri e autotrasportatori. L'anno dopo l'associazione decise di aprire un presidio a Roma, indispensabile per dialogare con il nuovo Governo della Repubblica: così il 13 aprile 1946 fu fondata ufficialmente **Confetra**, primo presidente Bonifacio D'Amore, un autotrasportatore irpino. "Per valorizzare questi 75 anni - continua Russo - abbiamo ingaggiato un gruppo di giovani ricercatori di storia economica e abbiamo affidato loro l'incarico di redigere una pubblicazione che raccolga la nostra storia attraverso la rilettura degli archivi dell'associazione, oltre che della Camera dei Deputati e del Senato. Altre Confederazioni, penso a Confagricoltura, a Confcommercio l'hanno fatto da tempo. Ci interessa ricostruire le posizioni assunte nel tempo sui grandi temi delle infrastrutture e dei trasporti: tra i tanti

danze le ha aperte a gennaio nella prima riunione della Giunta, dove ha discusso le iniziative da mettere in cantiere. Ce ne parla il direttore generale Ivano Russo.

#### Le celebrazioni

Esordisce Russo: "Dedicheremo l'intero anno a celebrare questo bel traguardo. Con le nostre idee, le nostre iniziative, le nostre battaglie abbiamo innervato la

storia del Paese e animato nei decenni il dibattito pubblico sulle infrastrutture e sul trasporto. Abbiamo in programma numerosi eventi, sempre nel rispetto delle regole imposte dall'emergenza pandemica e dal distanziamento sociale, per i quali ricorremo alla connettività digitale. Nessuna nostalgia, al contrario ci anima l'ambizione di proiettarci nel futuro. Stiamo allestendo una grande mostra fo-

**INTERVISTA**



Il direttore generale di Confetra Ivano Russo



**La vera novità strategica del Next Generation Italia** sono i 265 milioni di incentivi destinati alla logistica, considerata finalmente un'industria e non una commodity



esempi, come furono accolte la costruzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, piuttosto che la Riforma Portuale del 1994 o la Legge Obiettivo". Tra giugno e luglio, complice l'estate che dovrebbe permettere di organizzare incontri all'aperto come l'anno scorso, Confetra organizzerà un webinar in cui riunire i past president - da Giuseppe Smeriglio a Pietro Vavassori, da Fausto Forti a Nereo Marcucci all'attuale Guido Nicolini - e i Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti - i più recenti Claudio Burlando, Tiziano Treu, Pierluigi Bersani, Pietro Lunardi, Alessandro Bianchi, Corrado Passera,

Maurizio Lupi, Graziano Delrio, Danilo Toninelli, Paola De Micheli e l'odierno Enrico Giovannini - per ripercorrere il dialogo tra l'associazione e la politica. "Il programma delle celebrazioni - continua il direttore generale - rappresenta il nostro contributo ad un'ulteriore messa a fuoco delle vicende economiche del Paese. Del resto, **la Costituzione italiana è l'unica che, all'articolo 99, riconosce la funzione dei corpi intermedi, il loro ruolo di co-governance insieme con il potere pubblico: la logistica è stata parte integrante delle dinamiche storiche nazionali, può aiutare a interpretare**

**gli scenari passati.** È dalla rivisitazione delle nostre radici, delle ragioni fondative della Confederazione, che la proietteremo in avanti".

**Il futuro ai tempi del Next Generation**

Futuro che, in questo particolare momento storico, ha un nome e un cognome: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il Next Generation Italia: tra gennaio e marzo Confetra è stata sentita in audizione dalla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, dal Ministero, dalla Commissione del Senato e infine dal nuovo Ministro Enrico Giovannini, il cui dicastero



**Dobbiamo puntare a imprese più grandi, più strutturate, più capitalizzate, più performanti e investire nella digitalizzazione della catena... oltre che nella sostenibilità ambientale**



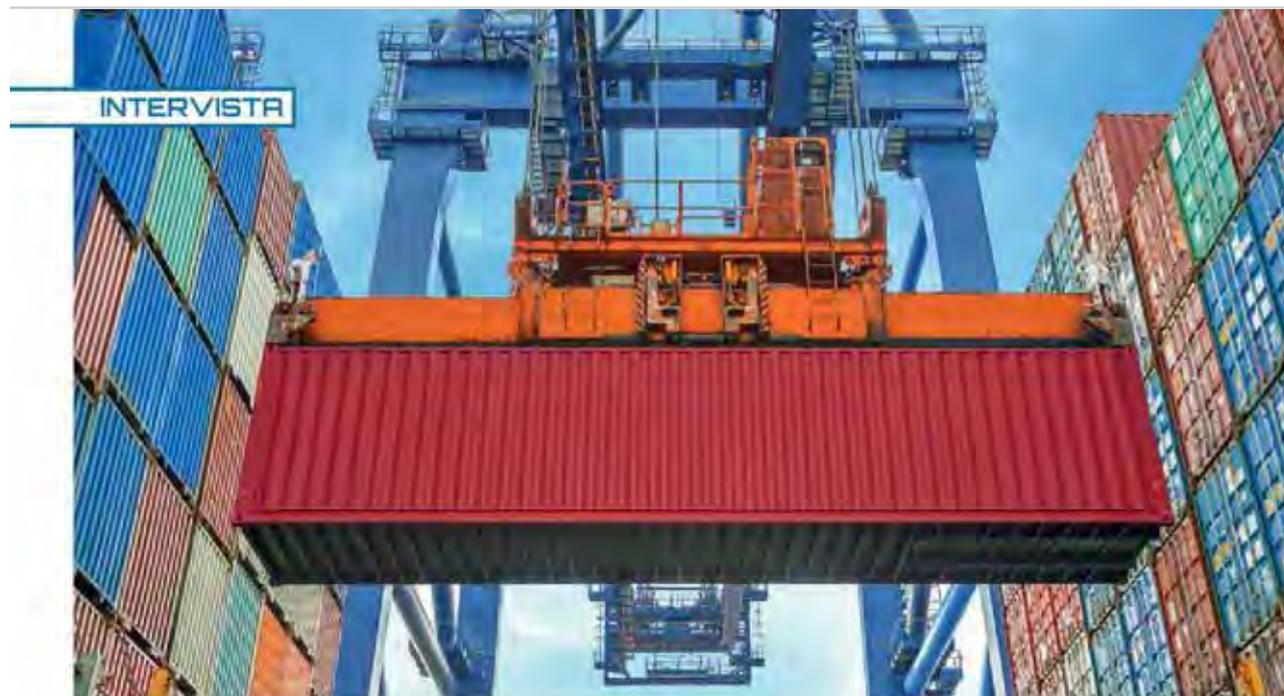
ha cambiato nome, diventando delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (Mims). Se sull'impianto generale del PNRR il giudizio non è particolarmente esaltante, viene valutata piuttosto buona, invece, la cosiddetta Missione 3, Infrastrutture per una mobilità sostenibile (che già anticipava il nuovo nome). "Abbiamo espresso riserve sul Piano com'era stato redatto dal precedente Governo - riassume Russo - perché non ne emergeva un disegno strategico per l'Italia su alcuni grandi temi come i giovani, l'università, il lavoro. Appariva piuttosto un collage scomposto, costruito troppo

bottom-up, si aveva la sensazione che si fossero svuotati i cassetti del Ministero piuttosto che delle Regioni, dei Comuni, delle Autorità Portuali. Mancava un'idea unitaria. Al contrario sulla Missione 3, era stato fatto un buon lavoro, abbiamo ritrovato molte delle questioni che avevamo posto a luglio agli Stati Generali all'allora Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, declinate in maniera concreta nel Piano". Dei 32 miliardi assegnati alle infrastrutture in quella versione (quella del nuovo Governo di Mario Draghi, non è ancora disponibile, ndr.) ben 28,3 miliardi sono destinati alla realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria (26,7 miliardi) e alla manutenzione stradale 4.0 (1,6 miliardi). "Giudichiamo molto utile l'aver dedicato una parte degli investimenti alle strade. In un Paese con le particolari caratteristiche fisiche, demografiche ed economiche dell'Italia, le Alpi con i valichi, l'Appennino che taglia longitudinalmente il territorio, una popolazione sparsa tra 8mila Comuni, un sistema produttivo caratterizzato dalle Pmi - ragiona Russo - abbiamo bisogno di migliorare i collegamenti, attrezzare le smart roads per la guida autonoma e la connettività. Pur accelerando la transizione dalla gomma alla ferrovia, una quota significativa delle merci continuerà ad andare via strada proprio per queste caratteristiche peculiari. Confetra apprezza anche il capitolo "green ports" che, al "cold ironing" (la possibilità di alimentare da terra con l'energia elettrica le navi in porto), potrebbe aggiungere altri

importanti interventi, suggerisce il direttore, come l'uso delle dighe foranee per trasformare in energia il moto ondoso del mare oppure l'installazione di impianti fotovoltaici sui tetti degli edifici pubblici nelle aree portuali. "Occorre far camminare un disegno strategico per la portualità che comprenda le aree dei retroporti e si raccordi alle aree manifatturiere. Disegno che vedo a Trieste per l'arco dell'Adriatico con Adriagateway che punta alla Baviera e al Centro ed Est Europa, e Genova, anche se meno, quando si propone come porto della Svizzera attraverso il Terzo Valico per l'arco del Tirreno. Faccio più fatica ad individuare quali siano i grandi progetti di visione strategica economico-produttiva, prima ancora che infrastrutturale, messi in campo dalla portualità del Centro Sud, da Livorno e Ravenna fino a Gioia Tauro e Augusta. I dragaggi, penso a Napoli, sono un'attività ordinaria per garantire il pescaggio alle grandi portacontainer, non una strategia".

#### Trasporto e logistica al Sud

Quando il direttore di Confetra parla di disegno strategico per gli scali del Sud, indica progetti di sviluppo del territorio, non solo le attività di trasporto e logistica: "La Cina ha insediato in Africa 4.700 piccole e medie imprese per costruire le auto elettriche destinate al mercato europeo, vista la presenza della metà del litio mondiale. I porti del Centro e del Sud potrebbero proporsi come tappa finale di questo processo produttivo per le lavorazioni di ultimo miglio



INTERVISTA

**L'auspicio di Confetra è che il governo Draghi, anche grazie alle novità sul fronte dei ministeri e del coordinamento per la gestione dei fondi europei, elabori una visione strategica della logistica all'altezza**

compresa l'omologazione e come porta d'ingresso per la distribuzione verso il continente, per esempio mettendo a fattore comune lo scalo di Civitavecchia con lo stabilimento automotive di Cassino, Napoli con Pomigliano d'Arco e Taranto con Melfi. Ma non vedo nessuna idea del genere". Quel che piace di più alla Confederazione del Next Generation Italia, "la vera novità strategica" la definisce Russo, sono i 265 milioni di incentivi che destina al settore logistico, considerandolo finalmente un'industria e non una commodity. "Non abbiamo mai capito perché, a differenza della manifattura che da oltre vent'anni gode di sostegni agli investimenti e all'innovazione, dalla legge 488, alla Sabatini a

Industria 4.0 - insiste Russo - la logistica non sia mai stata sostenuta e accompagnata in un percorso di crescita dimensionale, capitalizzazione, modernizzazione e digitalizzazione, tutti i deficit che sconta il settore. Il 93% delle aziende del settore ha meno di 9 addetti e di 5 milioni di fatturato, dimensioni inferiori a un negozio di abbigliamento del centro di Milano". Fatto salvo il Gruppo Grimaldi di Napoli, numero uno del ro-ro e del trasporto marittimo delle auto, all'Italia, che pur schiera grandi imprese logistiche nazionali, mancano campioni leader del mercato globale. "Se non vogliamo restare semplicemente un territorio di transito su cui si scaricano solo i costi delle movimentazioni e non i relativi utili, se vogliamo produrre ricchez-

za - mette in guardia Russo - dobbiamo puntare ad imprese più grandi, più strutturate, più capitalizzate, più performanti. E investire nella digitalizzazione della catena eliminando la carta, per esempio con la lettera di vettura elettronica, nell'intelligenza artificiale, nella blockchain, nella formazione. Oltre che, naturalmente, nella sostenibilità ambientale, con il passaggio a energie rinnovabili. Altrimenti finiamo per essere semplicemente i subfornitori dei big". L'auspicio di Confetra è che il governo guidato da Mario Draghi, anche grazie alle novità sul fronte dei ministeri e del coordinamento per la gestione dei fondi europei, cambi registro ed elabori una visione strategica, di lungo periodo, e lavori ad un'idea della logistica all'altezza di questa visione. "Il principale appello che come Confederazione rivolgiamo all'esecutivo - conclude il direttore - è di ascoltare molto le parti sociali, farsi raccontare da chi opera sul campo quali possano essere le prospettive. Siamo stati positivamente colpiti dal ministro del Lavoro, Andrea Orlando, che ci ha subito convocati, mostrando grande attenzione". //

## Parte dai traffici marittimi la rivoluzione "culturale"

ROMA – Parte dai traffici marittimi la rivoluzione 'culturale' della globalizzazione. La 'supply chain' mondiale in particolare quella marittima, che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del 'nuovo' sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza. A parlare di una vera e propria



Alessandro Santi

"rivoluzione culturale" che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la comprensione della centralità naturale dei traffici via mare, è Alessandro Santi ai vertici della Federazione agenti marittimi e quindi nella posizione preferenziale come osservatorio nell'interconnessione fra mare e terra. Dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle 'supply chain' hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero. Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato d'altro canto una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il caso di Suez ne è una chiara esemplificazione. Non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle

catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche.

"La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione – sostiene Santi – ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando 'supply chain' da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle 'supply chain' cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia". Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tradotta con 750 mt di lunghezza. Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle 'supply chain' con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluri-decennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale.

"Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili – afferma Santi – alcune polemiche o scontri sulla 'supply chain' e specialmente di quella componente marittima che della 'supply chain' è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della 'supply chain', i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori".

## "Position Paper Cargo Aereo" arrivare alla piena attuazione

MILANO – Ripartiti i lavori sul Position Paper Cargo Aereo, sotto la direzione di Costantino Fiorillo, direttore generale per gli aeroporti e il trasporto aereo del MIMS. Come noto, il Position Paper Cargo Aereo è un documento frutto di un dialogo tra Ministero e tutti i soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore del trasporto aereo delle merci, iniziato nel 2016 e che oggi riceve un nuovo impulso.

L'obiettivo di tutti gli intervenuti (amministrazioni pubbliche e associazioni di imprese) è quello di arrivare in tempi rapidi alla sua piena attuazione. Sono tre, in particolare, i punti sottolineati da ANAMA (associazione aderente a Confetra e Fedespediti) su cui intervenire ed evidenziati dal Position Paper Cargo Aereo: piena attivazione dello Sportello Unico Doganale dei Controlli (SuDoCo); digitalizzazione di documenti e procedure; aggiornamento infrastrutturale degli aeroporti individuati come strategici per il cargo aereo, con l'ammmodernamento delle cargo city.

Il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini, ha così commentato l'incontro: "Innanzitutto desidero ringraziare il ministro Giovannini e il direttore Costantino Fiorillo, per avere accolto il nostro invito a riaprire questo importante Tavolo, ormai fermo da qualche anno. Si tratta di un importante riconoscimento da parte del Governo rispetto alla strategicità del settore cargo per il Paese. In questi anni alcuni passi avanti sono stati fatti grazie all'impegno dei 'singoli'. Tuttavia, per affrontare le sfide che l'oggi ci impone, occorre lavorare come 'Sistema-Paese', per evitare che quanto fatto venga disperso.

Dobbiamo sfruttare questo mutato contesto, trasformando la crisi in opportunità, per aumentare la competitività delle nostre merci: non dimentichiamo che per via aerea viene movimentato oltre il 25%, in valore, dell'export italiano extra UE.

Il percorso delineato da Fiorillo dimostra la volontà di porre sulla logistica e sul trasporto aereo la giusta attenzione, come succede in tutti i Paesi Europei".

Come rivelato dal Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo, realizzato dal Cluster Cargo Aereo e da ANAMA in collaborazione con TRT, l'Italia è tra i primi dieci esportatori al mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per

la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come il farmaceutico (che nell'ultimo anno ha ovviamente aumentato la sua valenza economica e strategica), la meccanica fine e il made in Italy.

Lo studio ha evidenziato, inoltre, un potenziale ancora inesperto per il comparto aereo, anche a causa dei tempi più lunghi di attraversamento delle merci nei nostri scali dovuti a infrastrutture non adeguate e ad un eccesso di burocrazia, che invece risulta essere ridotta all'essenziale in altri scali Europei.

Non a caso il sistema aeroportuale italiano movimentava solo il 7% del cargo aereo europeo, contro il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. Albertini ha, dunque, concluso ricordando che "Nonostante l'Italia negli ultimi anni abbia migliorato le proprie performance, raggiungendo il 5° posto a livello europeo, il 30% delle nostre merci ancora utilizza aeroporti di altri Paesi europei.



Alessandro Albertini

Dobbiamo investire in infrastrutture aeroportuali adeguate, nello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, (SuDoCo) per ridurre i tempi di attraversamento delle merci negli aeroporti e di arrivo nel mercato di destinazione, e infine, ultima ma non meno importante, nella completa digitalizzazione delle procedure, per consentire a pubblico e privato di collaborare in maniera efficace e veloce.

Con l'attuazione del Position Paper Cargo Aereo vogliamo colmare questo gap competitivo e incrementare le potenzialità di crescita di questo importante comparto per l'economia italiana e la sua principale risorsa, il made in Italy".

## Per celebrare i primi 75 anni Fedespedi guarda al futuro

MILANO – Con 75 anni di vita alle spalle, Fedespedi guarda ancora al futuro delle imprese di spedizioni internazionali per restituire agli associati idee, esperienze, dati che permettano loro di affrontare al meglio le sfide che attendono le imprese nei prossimi anni.

Alla luce di una pandemia che ha accelerato i tempi di un cambiamento già richiesto alle imprese dal mercato e dalla globalizzazione, Fedespedi si è voluta concentrare sull'aggiornamento delle competenze e sull'innovazione organizzativa, avviando nel 2020 con il partner ODM Consulting, la società di consulenza HR di Gi Group, il progetto "Disclosing the forwarding world".

Una riflessione profonda sul futuro delle professioni nel settore delle spedizioni e sulla loro promozione nell'attuale mercato del lavoro, con l'obiettivo di supportare le imprese in questo fondamentale processo di evoluzione interna, progetto, che sarà ultimato e pubblicato a Giugno coordinato dal Training & Development Advisory Body di Fedespedi, che ha visto coinvolte numerose imprese associate e le persone che ne fanno parte.

Obiettivo, tracciare le possibili

evoluzioni di ruoli, competenze, career path nelle imprese di spedizioni internazionali, declinando i risultati finali per Pmi e grandi aziende.

"Per comprendere meglio le sfide generate dai cambiamenti imposti dalla pandemia, così veloci, dirompenti e pervasivi, Fedespedi ha deciso di commissionare a un partner esperto un'analisi strategica delle dinamiche in atto, con un focus sull'evoluzione dei ruoli del nostro comparto per i prossimi 3-5 anni" ha spiegato Guglielmo Davide Tassone, presidente del Training & Development Advisory Body Fedespedi.

"L'importanza del settore -ha aggiunto- è stato elemento distintivo durante questo ultimo anno: il nostro obiettivo è di fornire alle nostre imprese uno strumento aggiornato e innovativo, utile a individuare soluzioni efficaci, in ambito organizzativo e di gestione delle risorse umane, con particolare attenzione alle evoluzioni delle funzioni tipiche della nostra attività, alle trasformazioni previste per i diversi ruoli individuati e alle competenze del futuro per le imprese di spedizioni internazionali. Il focus è quello di attrarre sempre più i giovani e invogliarli a essere parte inte-



Silvia Moretto presidente di Fedespedi

grante di un settore in trasformazione e fortemente dinamico, dove l'analisi dei trend e delle competenze acquisite, durante il percorso di studi e poi sul campo, delineano lo sviluppo strategico del settore stesso".

"Credo -ha aggiunto il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto- che quella delle competenze sia la prossima grande sfida per le imprese in qualsiasi settore. La pandemia ci ha insegnato quanto flessibilità e visione sul futuro permettano alle organizzazioni di essere resilienti e di trarre nuova forza da una situazione di crisi. Sono convinta che questo sia

possibile anche grazie a un capitale umano formato e competente. Per questo credo che l'attività di employer branding sia una grande opportunità, una scelta strategica per le nostre imprese. È importantissimo saper comunicare ai giovani talenti, che sono il nostro futuro, quali competenze sono necessarie per lavorare nelle imprese di spedizioni internazionali, quali le opportunità di carriera e i percorsi per raggiungere l'obiettivo desiderato. Solo così saremo in grado di attrarre le migliori risorse per far crescere le nostre aziende nel 'new normal' imposto dalla pandemia."

## De Crescenzo: nuove regole su controlli radiometrici

MILANO – "Controlli radiometrici, subito nuove regole". Il prossimo 30 aprile 2021 è la data che più di tutte preoccupa gli operatori italiani della logistica.

In quella data, infatti, entreranno in vigore le nuove regole sui controlli radiometrici in importazione che rendono obbligatoria la sorveglianza radiometrica su una lunghissima lista di merci (compresi semplici viti o bottoni metallici): i controlli e i relativi oneri (in termini di tempi e costi) ricadrebbero sul 70-80% delle merci in import (secondo stime Confetra).

Una tempesta perfetta che si sta per abbattere su porti e aeroporti italiani. L'aumento esponenziale delle attività di controllo sulla merce in arrivo, infatti, rischia di paralizzare gli scali italiani, che nell'ultimo anno hanno già dovuto affrontare situazioni di grande difficoltà: la riorganizzazione del lavoro richiesta dal Covid, il calo dei traffici e, da ultimo, il rischio di congestione come conseguenza del blocco del Canale di Suez, che dovrebbe avere il suo picco proprio in corrispondenza dell'entrata in vigore delle nuove regole.

"Chiediamo al Ministero dello Sviluppo Economico di prorogare il termine del 30 Aprile e far slittare al 31 Dicembre 2021 l'entrata in vigore delle nuove regole sulla sorveglianza radiometrica delle merci in ingresso nel Paese" sostiene Domenico de Crescenzo, vice presidente di Fedespedi con delega a Customs e rapporti con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

"Questo per dare il tempo agli uffici competenti - oltre al ministero dello Sviluppo Economico, il ministero degli Affari Esteri, dell'Ambiente, del Lavoro, della Salute, sentiti l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare - di fissare, prima della prossima scadenza a fine anno, le nuove regole e un nuovo elenco dei prodotti che dovranno essere sottoposti ai controlli radiometrici in sede di sdoganamento, in continuità con quanto previsto dalle norme vigenti, che dimostrano di essere già ampiamente efficaci nel garantire la sicurezza delle merci rispetto a eventuali rischi di radioattività".

Fedespedi, infatti, insieme a Confetra (che lo scorso 26 Marzo ha

inviato al Ministro Giorgetti una lettera congiunta con Confindustria sul tema) chiede in via definitiva di confermare le disposizioni del DM n.100/2011, che hanno dimostrato negli anni di essere efficaci nello scongiurare qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva e che sono già le più rigorose tra quelle adottate dagli Stati Membri Ue, anche secondo il parere autorevole del Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il quale - attento e aperto al dialogo con il mondo della logistica - condivide anche la preoccupazione circa un possibile rallentamento del sistema logistico nazionale.

**M M**  
**MELFI MARINE CORP. S.A.**  
LA HABANA

**LINEA FULL CONTAINERS**

con partenze dai porti di:  
**NAPOLI, LIVORNO e GENOVA**  
per i porti di: **HALIFAX e MARIEL**  
(con prosecuzioni per **TORONTO e MONTREAL**)  
e con feeder da **MARIEL** per:  
**Santiago de Cuba, Veracruz, Altamira, P.to Progreso,**  
**Cartagena (Colombia), Colon (Panama),**  
**Rio Haina (Rep. Dominicana)**

Per ulteriori informazioni, noli, etc. Vi preghiamo contattare:

<b>GASTALDI Genova</b>	tel. 010 59991	fax 010 584558
<b>GASTALDI Livorno</b>	tel. 0586 274430	fax 0586 274460 livorno.gc@gastaldi.it
<b>GASTALDI Napoli</b>	tel. 081 4206511	fax 081 4206520 napoli.gc@gastaldi.it

## L'Almanacco della Logistica "raccontato" da Confetra

ROMA – L'Almanacco della Logistica 2021 redatto da Confetra, consultabile sul sito della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Confetra, infatti, forte del significativo gradimento ottenuto dalla prima versione dell'Almanacco della Logistica, quella 2020 dello scorso anno, ha affrontato con slancio e convinzione – anche per questa seconda edizione – il poderoso impegno che un lavoro del genere richiede.

Anzitutto Confetra rivolge un sincero ringraziamento a nome dell'intero Sistema Confederale al Cnel, ad Adm, a Ram, a Rfi, ad Assoporti, a Roma3, al Politecnico di Milano, ad Aci Europe, al Cluster Cargo Aereo, a Fedespedi, a Federmetano, al Freight Leaders Council, a Srm, a Uir e a World Capital nostre Istituzioni patrocinanti o Partner di ricerca ed analisi.

"L'obiettivo – scrive Confetra –

resta quello di offrire la prima ed unica raccolta completa di tutti i dati che – su scala annuale – riguardano l'intero Settore della logistica e del trasporto merci: porti, aeroporti, interporti, cargo ferroviario, trasporto su gomma, movimentazioni di magazzino, aree interne, valichi alpini, eCommerce, distribuzione di ultimo miglio, import, export, spedizioni internazionali, immobiliare logistico. I numeri, quindi, riferimento primo di ogni analisi.

Numeri e campi di indagine consolidati, ma anche informazioni e riflessioni nuove come quelle sul profilo quali-quantitativo del vasto tessuto imprenditoriale che popola la nostra industry.

Abbiamo ovviamente monitorato day by day gli accadimenti "logistici" di questo indimenticabile 2020: il Covid-19, anzitutto, e gli impatti della conse-



Copertina dell'Almanacco della Logistica

guente crisi economica sul nostro Settore; ed infine l'entrata in vigore della Brexit ed il cambio di leadership nell'Amministrazione Usa. Un anno ricco di avvenimenti unici o quasi, quindi, con la logistica sempre più centrale

nelle dinamiche geoeconomiche e geostrategiche globali. Proviamo allora a raccontarlo, quest'anno, ovviamente dal nostro punto di vista", conclude la Confederazione guidata dal presidente di Confetra Guido Nicolini.

## Betty Schiavoni: la pressione fiscale aumentata nel 2020 Pnrr: priorità alle riforme partendo dal mondo del lavoro

MILANO – Gli ultimi dati Istat mostrano nel 2020 una pressione fiscale in Italia del 43,1% sul PIL, in aumento rispetto al 42,4% del PIL dell'anno precedente. Nel 2019, al netto del sommerso e dell'economia illegale, si attestava infatti al 48,2%.

Nel confronto europeo, secondo i dati della Fondazione nazionale commercialisti siamo al primo posto in Europa. Questo significa che, nonostante il Covid 19 e gli interventi favorevoli del Governo la pressione fiscale in Italia è aumentata.

"Ci viene da tempo richiesto di indicare quali siano gli interventi prioritari da inserire nel Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano per il nostro settore" spiega il presidente Alsea, Betty Schiavoni.

"Ebbene -prosegue- noi non ne facciamo una questione di settore ma di sistema Paese, poiché se l'Italia non funziona, anche i singoli settori faticano. Per questo, la priorità deve andare alle riforme che sono alla base del Recovery plan. Con un focus su quella fiscale".

"La notizia peggiore, però, non è che siamo i più tartassati d'Europa, come purtroppo i dati confermano, ma nasce da una lettura attenta di questi dati, come evidenziati ancora dalla Fondazione su dati della Commissione europea".

La pressione fiscale è sbilanciata dal lato del lavoro, contrassegnata da un'economia sommersa elevata, frammentata in una miriade di tributi.

Ma non basta: altri due dati devono essere evidenziati per porvi un rimedio. Secondo la banca mondiale, nella classifica generale del Paying Taxes 1 l'Italia è al 128° posto su 190 Paesi esaminati.

"Questi dati -continua la Schiavoni- confermano quanto sappiamo: il nostro sistema tributario è inefficiente, macchinoso e, oserei dire, ingiusto. In Italia per eseguire gli adempimenti fiscali le imprese devono dedicare molte ore lavoro: 238 contro una media europea di 161 ore. Il tempo di attesa di un rimborso IVA è di 62,6 settimane contro un dato globale di 27,3 settimane ed uno europeo di 16,4 settimane".



La presidente di Alsea Betty Schiavoni

I record italiani non si fermano qui: "Siamo ancora uno dei pochi Paesi che fa pagare la marca da bollo, siamo tra i Paesi più cari per i prezzi per i carburanti (il 3° Paese più caro per il gasolio ed il 5° per la benzina).

"Occorre una riforma complessiva del sistema fiscale in modo che sia equo, semplice e bilanciato. Spostando parte del carico fiscale dal lavoro e dalle

imprese ai consumi; con un nuovo rapporto tra Stato e contribuenti basato sulla fiducia e sull'equità. Riportando i costi del funzionamento delle Authorities a carico della fiscalità generale.

Speriamo -conclude Betty Schiavoni- che il presidente Draghi riesca a portare avanti questa riforma, così come le altre grandi sfide che ha davanti".

# Progetto Spediporto: una grande Green Logistics Valley che faccia convivere città, impresa, ambiente, tecnologia

GENOVA – “NEXT GEneration” è il titolo dell’evento pubblico organizzato da Spediporto, tenutosi alla Terrazza Colombo in streaming.

Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi al centro della agenda Spediporto e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia.

Tutti questi sono temi che investiranno, con decisione, anche il futuro della nostra città. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre.

Questa è la ragione per cui, come Spediporto - afferma il presidente Alessandro Pitto - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture

capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l’unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro.”

Ecco che in una città come Genova - sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze - questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology.

Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business.

- PORTXL a Rotterdam,
- Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti
- Port71 a Singapore

Genova non può essere da meno. Per questo motivo all’evento di oggi - commenta Giampaolo



L’evento tenuto in streaming

Botta direttore generale di Spediporto - “abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico.

Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un’area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna”.

“Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città - ricorda il presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una “smartizzazione” del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale.”

L’esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona

franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.

“La Zona Logistica Semplificata “rafforzata” del porto di Genova, proprio nell’ambito dell’innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera - sottolinea Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell’offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall’emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione.”

La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l’auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale.

“La nostra idea - conclude Pitto - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o dell’Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell’area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc..).”

## Vaccinare presto piloti porti

ROMA - La Federazione italiana dei piloti dei porti, si unisce alla richiesta del settore portuale perché il personale sia inserito tra le categorie prioritarie per la somministrazione del vaccino anti Covid.

Dell’appello rivolto al Governo, al ministro della Salute e ai presidenti delle regioni, si sono fatti portavoce nei mesi scorsi Assoporti, armatori, Autorità portuali e sindacati di categoria.

Tutti hanno più volte evidenziato l’importanza di salvaguardare gli operatori del porto che, come categoria essenziale per il Paese, non hanno mai interrotto la propria attività lavorativa continuando a garantire l’approvvigionamento dei beni essenziali durante tutta la pandemia.

I piloti del porto sono il personale marittimo che prima di tutti entra in contatto con gli equipaggi che arrivano in Italia perché addetti alla manovra di entrata delle navi.

Nell’ultimo anno di pandemia i piloti italiani hanno lavorato in prima linea e a stretto contatto con persone positive da Covid-19 senza mai interrompere la loro attività e offrendo il loro contributo anche in situazioni di “alto rischio” da infezione come nel caso della movimentazione sulle “navi quarantena”.

“La Federazione italiana piloti dei porti chiede con fermezza ai presidenti delle regioni italiane di inserire la categoria dei piloti nella gerarchia della vaccinazione affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza la propria attività nella catena lavorativa portuale e di conseguenza del Paese. Un atto semplice ma essenziale per la salute di oltre 200 piloti posti a presidiare 66 porti lungo tutte le coste italiane”.

## Mennella (Fedepiloti): “Chiediamo norme per rafforzare lo status giuridico del Pilota e della Corporazione”

Roma – “Chiediamo norme per rafforzare lo *status* giuridico del pilota e della Corporazione”. **Luigi Mennella**, presidente di Fedepiloti, pronuncia queste parole a metà del discorso introduttivo che apre la **74<sup>a</sup> Assemblea Nazionale della Corporazione, dal titolo “Professione Pilota – passato, presente e opportunità future”**.. Vista l'emergenza epidemiologica da Covid-19, l'evento per il **secondo anno consecutivo da remoto nella sede del Comando Generale**. Una scelta, ricorda **Mennella**, che “testimonia la forte e continua collaborazione tra i Piloti italiani e la Guardia Costiera, un legame indissolubile dal 1947 ad oggi”.

“Solleviamo la questione – aggiunge il presidente – perché crediamo sia giunto il momento di avviare una riflessione circa la necessità di un aggiornamento normativo, volto a tutelare e rafforzare la cornice giuridica esistente. Riflessione che potrà essere affrontata nel prossimo futuro all'interno di uno “Stati Generali del pilotaggio”, con le Autorità competenti e la categoria – tutta – dei piloti”.

Per inquadrare bene il problema, **Mennella** porta in dote alcune recenti sentenze: “L'**incidente della Torre piloti a Genova di otto anni fa** – per il quale lasciateci ancora una volta esprimere profondo cordoglio per le vittime – ha generato anche un procedimento, relativo alla sicurezza della Torre e, per quel che ci riguarda, alle responsabilità del datore di lavoro. Attribuendole, tra gli altri, anche al capo pilota, nei confronti oltre che del dipendente anche del collega pilota, notoriamente autonomo nell'esercizio delle sue funzioni”.

Il presidente aggiunge: “In un'altra recente sentenza invece, la **Corte di appello di Venezia**, confermando sul punto le statuizioni del Tribunale, si è espresso circa la natura giuridica delle Corporazioni, assimilandone le regole di funzionamento (sul piano gestionale) alle società cooperative. Così come invece il “conflitto normativo” generato dalla sentenza del **CGA di Palermo**, che ha portato alla disapplicazione del limite di età per l'accesso alla professione, rispetto alla norma primaria del C.d.N., genera, in alcuni casi, rallentamenti nelle procedure concorsuali a causa di ulteriori ricorsi”.

Prima di entrare nel “vivo di una situazione particolarmente dolente” – la **questione tariffaria** -, **Mennella** solleva un altro problema: quello di “taluni utenti che, pur percependo fondi pubblici per esercitare in monopolio il servizio di continuità territoriale con le isole, oltre a trascinare continuamente l'Amministrazione in tribunale in tema di obbligatorietà di pilotaggio e pur con continue sentenze avverse, insiste a non riconoscere quanto dovuto per il servizio che utilizza regolarmente. Servizio che – ricordiamo – è stabilito dall'Autorità Marittima e le cui tariffe sono ministeriali”.

## Controlli radiometrici merci, proroga al 30 settembre 2021

A quanto si apprende il Consiglio dei ministri ha approvato di proroghe, all'esame stamani, nel quale figura anche la proroga al 30 settembre 2021 per l'entrata in vigore delle nuove regole sui controlli radiometrici delle merci in importazione **in ingresso nel Paese** che rendono obbligatoria la sorveglianza radiometrica su una lunghissima lista di merci (compresi semplici viti o bottoni metallici): i controlli e i relativi oneri (in termini di tempi e costi) ricadrebbero sul 70-80% delle merci in import (secondo stime Confetra).

Nella bozza del decreto **la data per l'entrata in vigore delle nuove regole sulla sorveglianza radiometrica delle merci viene pertanto prorogata dal 30 aprile 2021, domani, al 30 settembre 2021.**

Nella bozza si legge all' **Art. 9 "Misure urgenti materia di controlli radiometrici"** si legge: 1. All'Articolo 72, comma 4, del decreto legislativo 31 luglio 2020 n. 101, il primo periodo è sostituito dal seguente "Nelle more dell'approvazione di decreto di cui al comma 3 e non oltre il 30 settembre 2021, continua ad applicarsi l'articolo 2 del decreto legislativo 1° giugno 2011, n.100, e si applica l'articolo 7 dell'Allegato XIX al presente decreto".

Viene pertanto scongiurata la "**tempesta perfetta**" che era pronta ad abbattersi sui porti. L'aumento esponenziale delle attività di controllo sulla merce in arrivo, infatti, avrebbe rischiato di paralizzare gli scali italiani, nell'ultimo anno sottoposti a situazioni di grande difficoltà: la riorganizzazione del lavoro richiesta dal Covid, il calo dei traffici e, da ultimo, il rischio di congestione come conseguenza del blocco del Canale di Suez, fattori che si sono cumulati proprio in corrispondenza con la fine di aprile.

## Controlli radiometrici, le nuove regole slittano al 30 settembre

Roma – Rischio scongiurato sui **controlli radiometrici**. Il termine per l'ingresso delle nuove regole, che avrebbe colpito da domani circa l'80% delle merci in importazione, slitta al 30 settembre 2021. La proroga, effettiva da subito, è stata inserita tra le “misure urgenti” – **articolo 9** – del Decreto Legge (*in allegato*) emanato su proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il ministro dell'Economia e delle Finanze.

Una misura resa necessaria per garantire la continuità dell'azione amministrativa sulle regole e sull'elenco dei prodotti ai quali si deve applicare la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, in prevalenza i porti e aeroporti. Senza la proroga, sarebbero entrate in vigore le disposizioni del **Decreto Legislativo n.101/2020**, che estendevano “a dismisura” l'elenco dei prodotti assoggettati a controllo radiometrico.

Decisione, quella del governo, che è stata accolta con un sospiro di sollievo da parte di [Confetra](#) in trincea da mesi contro una misura che avrebbe creato una “tempesta perfetta” su porti e aeroporti. “Intanto ringraziamo il ministro Giovannini e la viceministra Bellanova, e rispettivi staff, con i quali abbiamo lavorato al dossier. E grazie anche al direttore di ADM Minenna con il quale abbiamo un confronto intenso e quotidiano, su questo ed altri temi, nel comune interesse di rendere la logistica italiana più performante e competitiva sui mercati globali”, premette **Ivano Russo**, direttore generale di Confetra.

“È incredibile come spesso questo Paese soffra di masochismo logistico amministrativo e tenda ad amputarsi da solo spazi di competitività e mercato – denuncia **Russo** -. Ora, grazie al DL subito ovviamente in vigore, evitiamo la tagliola del 30 aprile. Ma chiediamo già da domani di aprire un tavolo con MIMS, MISE, Ministero della Salute, Affari Europei e Dogane, per confrontarci su un nuovo strutturale quadro regolatorio delle verifiche radiometriche che non sia inutilmente punitivo e limitativo verso l'import ed i porti del nostro Paese”.

A parità di **disposizioni Euratom** valide per tutti i 27 Stati Membri UE, in 26 di questi le verifiche si fanno a campione e a destino, mentre in Italia su oltre 60 materiali metallici specifici, ed in porto. Perché? “Vorrei qualcuno rispondesse a questa banale domanda – obietta **Russo** -. Come più volte sostenuto, risolvere decine di simili scervellotiche trappole burocratiche che gravano in tempi ed oneri le nostre imprese, darebbe una spinta fenomenale alla nostra logistica, alla produzione, all'economia del Paese. Ci pare, anche visto il PNRR, che finalmente si voglia andare in questa direzione. Ecco, evitiamo di fare l'Italietta che ora si ripropone il tema il 29 settembre costretta poi a rincorrere ulteriori provvedimenti tampone in una catena di Sant'Antonio di approssimazione e non coscienza dei problemi”.

LOGISTICA / MEZZOGIORNO

di Roberto Barone

# BENVENUTI AL SUD

*Il loro ruolo è cruciale per l'intero comparto. Ma non solo: lo sviluppo economico dell'intero Paese dipende dalla crescita delle regioni meridionali. Ora, il PNRR rappresenta un'opportunità unica, purché le risorse vengano indirizzate dove serve*



tuttoTrasporti



**Trasporto marittimo**  
Per quanto riguarda il trasporto marittimo, (nella foto grande, il porto di Salerno) la Campania incide per il 41% dell'import ed export nazionale. Ma più in generale dai porti del Sud transitano il 58% delle merci in arrivo e in partenza da Paese.



**L**un mondo dalle mille sfaccettature quello della logistica, composto da segmenti estremamente variegati e disomogenei. La profonda crisi sociale ed economica provocata dalla pandemia ha sottolineato ancor più questa peculiarità, generando effetti talvolta divergenti sui vari settori della filiera: nel trasporto su strada, al pesante ridimensionamento delle consegne b2b - dovuto anche alle chiusure delle attività commerciali, ricettive e turistiche - ha fatto da contraltare il boom dell'e-commerce; se nei cieli si è assistito al drastico crollo del numero di voli, nei porti si è registrata da un lato una contrazione del traffico Ro-Ro e dall'altro una crescita di quello container. A ciò si aggiunge un andamento altrettanto disomogeneo tra Nord e Sud del Paese. Proprio su quest'ultimo aspetto s'è concentrato un recente webinar organizzato dalla **Confetra** (Confederazione nazionale dei trasporti e della Logistica), dal quale sono emersi elementi significativi anche grazie all'analisi di alcuni dati del SRM, centro studi del gruppo Intesa Sanpaolo.

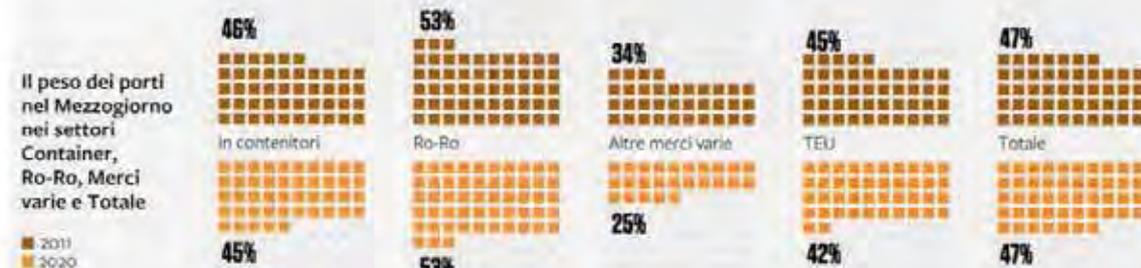
#### FUNZIONE STRATEGICA

Con il cosiddetto PNRR, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, l'Italia sta programmando l'investimento di un'enorme quantità di risorse. In questo ambito il Mezzogiorno si conferma cruciale per lo sviluppo del Paese. Il parere degli economisti è concorde nel ritenere che se negli ultimi vent'anni il Sud avesse avuto un tasso di crescita medio annuo di almeno due punti superiore, il Pil italiano oggi sarebbe

allineato a quello degli altri Paesi europei. In altre parole, una ripresa strutturale, sostenibile e duratura dell'economia italiana può essere perseguita solo se cresce e si sviluppa anche il Meridione. Alcuni dati, seppur riferiti al 2019, possono aiutare a comprendere meglio la complessa realtà della logistica. Analizzando le regioni con il maggior numero di imprese al primo posto troviamo la Lombardia con 18.407 società, seguita da Campania (11.778), Emilia Romagna (11.778), Veneto (10.795), Lazio (10.607), Sicilia (7.785) e Puglia (6.898). La parte bassa dello Stivale, quindi, incide per circa il 33% del totale e il trio Campania-Puglia-Sicilia conta complessivamente 26 mila imprese, circa il 7,3% di quelle presenti al Sud. Il settore nel suo complesso, poi, si caratterizza per attività imprenditoriali di piccole dimensioni: mediamente con sette addetti, a fronte dei nove del resto del Paese. Per quanto riguarda il numero di occupati, in cima alla graduatoria (vedi infografica a pag. 81) troviamo ancora la Lombardia; poi, dopo Lazio ed Emilia Romagna, si piazza la Campania; quest'ultima insieme a Sicilia e Puglia impiega oltre 180 mila persone. Entrando nel dettaglio dei singoli comparti, il peso del Mezzogiorno risulta evidente anche nell'autotrasporto. In particolare, la Campania rappresenta uno snodo centrale: dal Sud verso questa regione sono circolate ben 29,5 milioni di tonnellate di merci e 28,5 hanno fatto il giro inverso. Per avere un raffronto basti pensare che dal Nord verso la Campania ne sono transitate solo 4,5 milioni e dal Centro verso la stessa destinazione 5 milioni di tonnellate. Analogamente il discorso ➤

LOGISTICA / MEZZOGIORNO

### IMPORT ED EXPORT MARITTIMO (MLD €)



### NUMEROSITÀ IMPRESE LOGISTICHE



per il trasporto marittimo. Le prime sei regioni italiane per incidenza dell'import-export sono al Sud: rispettivamente Sardegna (93%), Sicilia (79%), Molise (44%), Puglia e Campania (entrambe 41%); solo una è al Centro-Nord, la Liguria (63%). I porti di quest'area rappresentano, infatti, un perno per tutta l'economia nazionale e concentrano il 47% del traffico merci (pari a 206,7 miliardi di tonnellate), il 45% dei container, il 33% in termini di valore aggiunto ge-

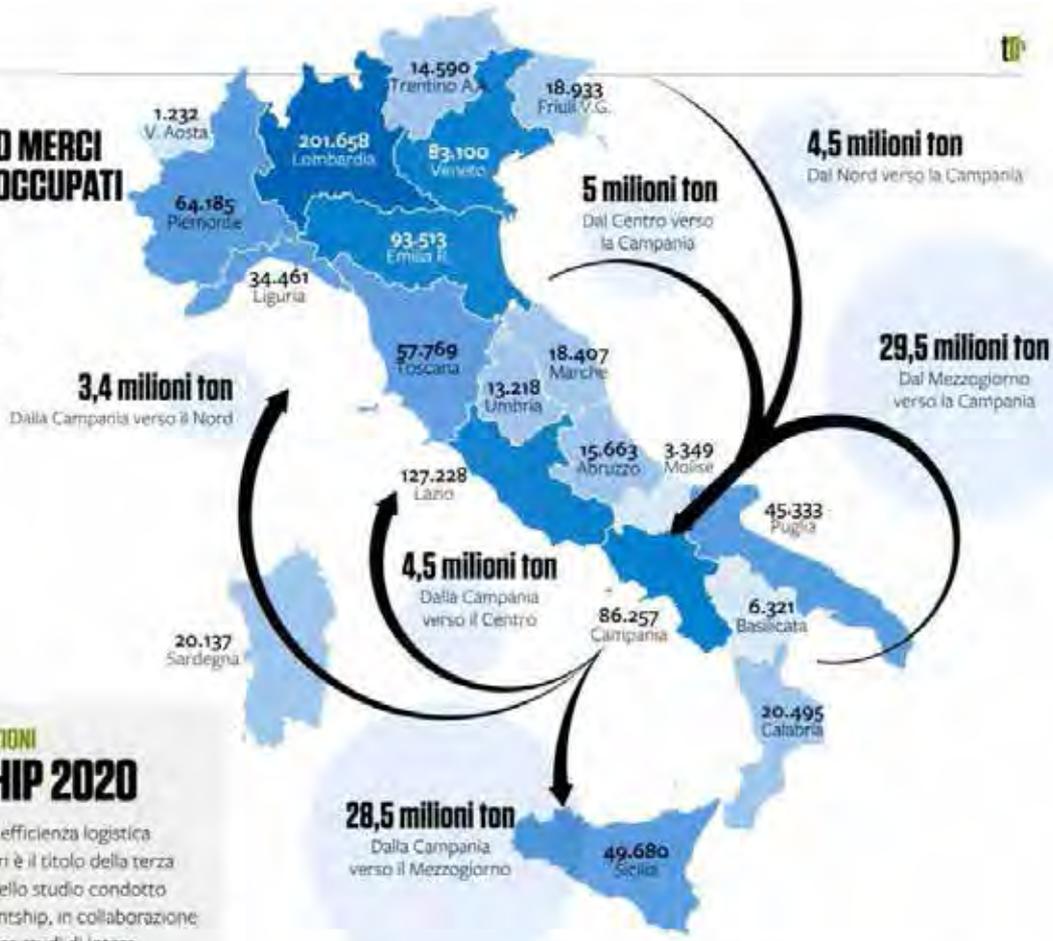
nerato dall'economia del mare, il 44% degli occupati marittimi. In definitiva il 58% dell'import-export del Mezzogiorno viaggia via mare.

Come indirizzare correttamente, dunque, le risorse del PNRR? Innanzitutto occorre sfatare alcuni falsi miti. "Il Sud non è un deserto industriale", sottolinea Massimo Deandrea, direttore del centro studi SRM e presidente della Gei, Associazione Italiana degli economisti d'Impresa. "Si

sente spesso affermare che l'industria è al Nord mentre il Sud è votato ad altri settori. Questa rappresentazione non è corretta. Con oltre 95.000 imprese manifatturiere, se il Mezzogiorno fosse uno Stato dell'UE sarebbe all'8° posto tra i Paesi con maggiore presenza industriale, mentre si collocherebbe al 13° per valore complessivo del Pil, subito dopo l'Austria". L'Italia, proprio attraverso il Mezzogiorno, può sfruttare il ruolo geo-politico di collegamento

**TRASPORTO MERCI E NUMERO OCCUPATI**

- Fino a 10.000
- Fino a 25.000
- Fino a 75.000
- Fino a 150.000
- Oltre 150.000



**STUDI E RELAZIONI  
CONTSHIP 2020**

**C**orridoi ed efficienza logistica dei territori è il titolo della terza edizione dello studio condotto dal gruppo Contship, in collaborazione con SRM, centro studi di Intesa Sanpaolo. Viene realizzato su un panel di 400 imprese manifatturiere che importano ed esportano via mare tramite container, concentrate in tre regioni del Nord: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. In base all'indagine, Genova rafforza il suo primato di porto più utilizzato; cresce Venezia e La Spezia si mantiene al terzo posto. Cala nel 2020 la tendenza delle imprese a esternalizzare la logistica relativa all'export di merci, mentre continua ad aumentare la preferenza della resa Ex Works. Il Covid-19, infine, ha dato una spinta agli investimenti in digitalizzazione, sicurezza, ma anche in sostenibilità.



**Snodo cruciale**  
Il peso del meridione è evidente anche nel trasporto su strada. Dal Sud verso la Campania nel 2019 sono circolate 29,5 milioni di tonnellate di merci e 28,5 hanno fatto il giro inverso. Dal settentrione verso la regione partenopea solo 4,5.

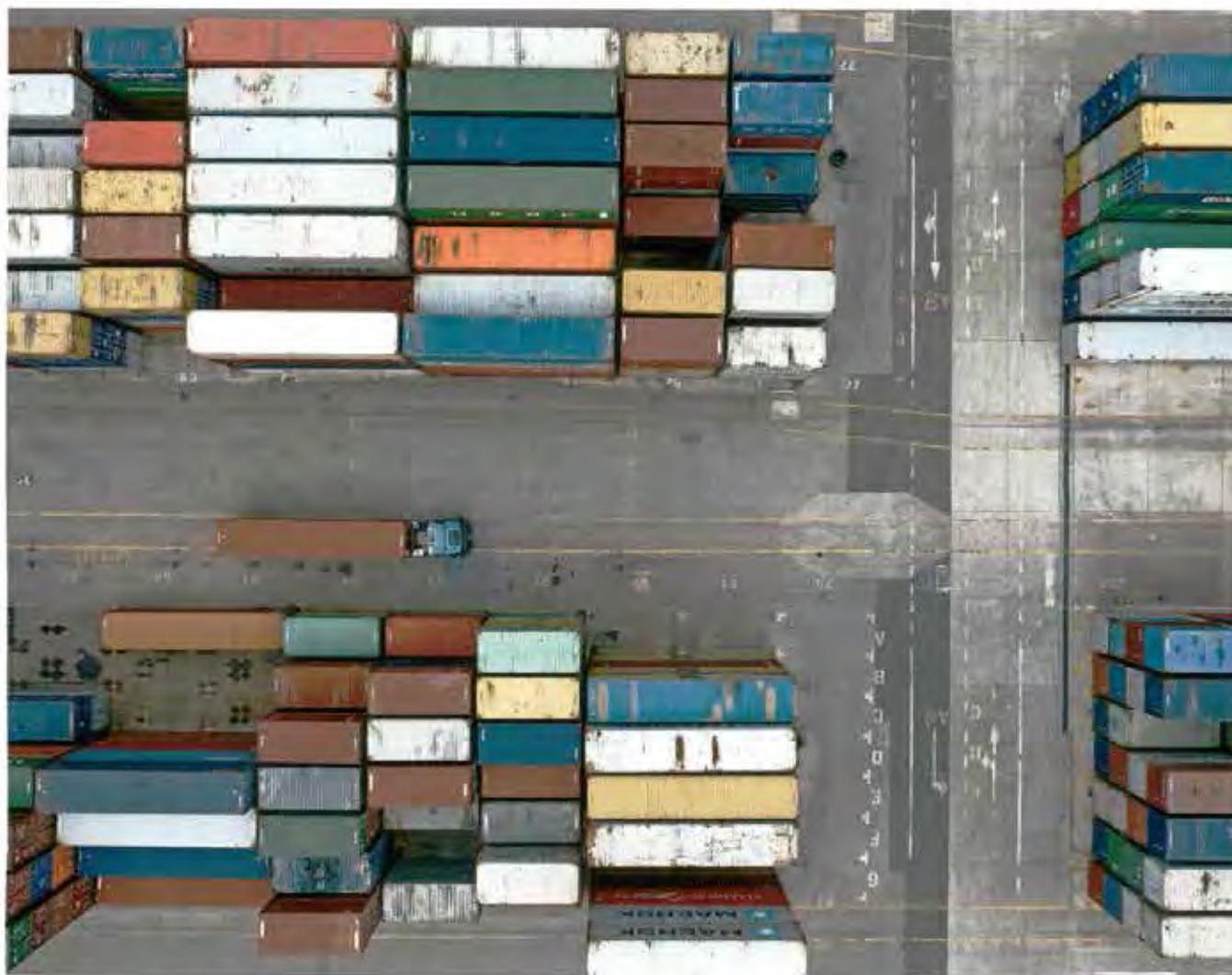


tra Europa e Sud Mediterraneo. Questo può avvenire attraverso due ambiti su cui indirizzare priorità e investimenti anche del Recovery Fund: logistica e portualità da un lato, sostenibilità ed energia dall'altro. Elementi, peraltro, interconnessi. E poi bisogna stimolare i capitali stranieri. Un esempio è la realizzazione del terminal di Taranto da parte del gruppo turco Yilport. Secondo **Confetra**, poi, vanno riprese le Zes, Zone economiche speciali, un mo-

dello già collaudato e per il quale si potrebbero prevedere meccanismi di incentivazione. Infine, anche per la digitalizzazione il Sud può giocare un ruolo chiave, mentre per la già citata sostenibilità molto possono fare i biocombustibili e il gas (oltre alle relative infrastrutture); soprattutto FLNG, impiegato per il trasporto su strada, ma anche per le navi; si stima che per il 2050 possa rappresentare il 41% dei combustibili marini.

ATTUALITÀ / CONTAINER

di Michele Latorre



# CANALE LIBERO, LINEA OCCUPATA

*Il blocco di Suez ha messo in luce le criticità del trasporto marittimo a livello mondiale. L'Italia, specie sul fronte terrestre, continua a scontare i problemi di sempre: dalla viabilità carente alla concorrenza sleale*



**Sulla strada**  
In Italia i ritardi si scaricheranno anche sull'autotrasporto, aggravati dalle restrizioni causate dai cantieri delle autostrade liguri.

S

l chiama "effetto fisarmonica", ma non c'entra nulla con la musica folk. È invece una metafora che riguarda diverse situazioni, tra cui il traffico stradale, dove la variazione della velocità di un veicolo si propaga a quelli che lo seguono, aumentando l'effetto lungo la colonna fino a una probabile sosta. Qualsiasi camionista o automobilista lo ha vissuto tutte quelle volte che ha incontrato una colonna che procede lentamente e che ogni tanto si ferma, salvo poi riprendere normalmente la marcia senza che ci sia un vero ostacolo sulla carreggiata.

Questa immagine è stata usata anche per spiegare le conseguenze che il blocco del Canale di Suez, causato dall'incagliamento della portacontainer Ever Given, può avere sui porti europei di destinazione dei contenitori imbarcati sulle decine di altre navi in attesa per sei giorni all'imboccatura meridionale del canale. La liberazione simultanea di queste portacontainer sta riversando sulle banchine un flusso straordinario di contenitori che può intasare per giorni, se non perfino per settimane, l'intera filiera di trasporto non solo all'interno del

porto, ma anche nel suo retroterra. L'impatto sui porti italiani è stato analizzato durante un webinar svolto all'inizio di aprile dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. È emerso che ci vogliono almeno un paio di settimane per smaltire l'eccesso di container sbarcati sulle banchine italiane e che poi, per ripristinare la regolarità nelle rotte intercontinentali, le compagnie rallenteranno la velocità delle navi (slow steaming) o ridurranno alcune frequenze (blank sailing). Desti particolare preoccupazione la situazione del porto di Genova, che già durante i normali flussi ha difficoltà a inoltrare i container verso l'interno su strada, a causa dei cantieri che aumentano i tempi di percorrenza dei camion. Gli autotrasportatori hanno quindi evocato l'effetto fisarmonica per chiedere ai terminalisti di attuare procedure straordinarie, come la lavorazione contemporanea di due navi anche a chi non lo fa normalmente.

#### L'EGITTO QUI NON C'ENTRA

Ma anche quando il sistema portuale supererà l'emergenza Suez, i problemi nell'autotrasporto di container resteranno, a causa delle conseguenze della scarsa manutenzione del sistema autostradale ligure, emersa con il crollo del ponte Morandi e dai successivi controlli su altri viadotti e gallerie. Lavori che stanno ancora proseguendo, causando interruzioni temporanee o restringimenti delle carreggiate e, quindi, traffico. Proprio pochi giorni prima del blocco del canale egiziano, la compagnia marittima francese Cma Cgm annunciò un sovrapprezzo per l'inoltro dei container all'interno causato proprio dai rallentamenti provocati dai cantieri autostradali. L'occasione, per il coordinatore ligure di Trasportounito, Giuseppe Tagnocchetti, di attaccare gli armatori che durante la pandemia hanno "archiviato la stagione più ricca della loro storia, con noli alle stelle; frutto di accordi taciti fra i grandi gruppi, con i big che ogni trimestre mettono in cassa miliardi di dollari. E con uno strapotere ormai sull'intero cielo del trasporto", mentre i vettori di camion "rischiavano di chiudere le loro aziende". In particolare, l'associazione degli autotrasportatori sottolinea che il sovrapprezzo chiesto dagli armatori è illegittimo, perché i co-

sti supplementari causati dai cantieri autostradali, dalle code, dai ritardi e dalla ridotta produttività sulle banchine ricadono "per lo più sugli autotrasportatori e non sugli armatori".

#### LA CONQUISTA DELLA TERRA

Il disagio dell'autotrasporto dei container non riguarda solo la situazione contingente della viabilità, ma anche un fenomeno più ampio che ha assunto dimensioni globali: la progressiva conquista del trasporto terrestre da parte dei colossi del trasporto marittimo. Il primo passo è avvenuto negli scali portuali, dove le società terminaliste, controllate dai vettori marittimi, hanno rilevato concessioni di terminal container. Un fenomeno che interessa anche la nostra penisola dove, secondo l'Almanacco del trasporto di Confetra relativo al 2020, i terminal controllati da Mse hanno movimentato 4.425.427 teu, ossia il 41,41% di tutte quelle transitate nei porti italiani. Estendendo l'analisi a livello globale, le cifre confermano il dato nazionale: nel 2019 le società terminaliste controllate da compagnie marittime hanno movimentato il 41,9% dei container, contro il 27,9% di dieci anni prima. Adesso siamo alla seconda fase, ossia la penetrazione dai porti verso il retroterra tramite la costituzione di società di trasporto stradale e ferroviario, o comunque il loro controllo attraverso contratti di sub-appalto esclusivo. Sempre Tagnocchetti chiede a gran voce l'intervento delle Autorità di controllo sulla concorrenza per indagare sulla "posizione dominante che i grandi gruppi armatoriali del container hanno ormai acquisito sull'intera filiera logistica italiana, impadronendosi di Case di spedizione, compagnie ferroviarie e terminali; gestendo quindi a loro esclusivo vantaggio migliaia e migliaia di viaggi al giorno". Il coordinatore di Trasportounito denuncia anche "l'apertura di piccole imprese di autotrasporto che acquisiscono i grandi contratti e poi assegnano, in subvezione, migliaia di trasporti al giorno, strangolando le imprese vere di autotrasporto e proponendo una versione di Caporalato 4.0". Ciò avviene mentre alcune aziende storiche del settore chiudono, strangolate da "un dumping tariffario, ovvero lavorare in perdita pur di lavorare, che sfiora l'usura".