

RASSEGNA STAMPA

Dicembre 2020





Pagina 1

Foglio 1/3

La corsa al vaccino entra nel vivo: Europa dietro gli Usa e Regno Unito

L'Ema annuncia i termini per l'ok ai vaccini: Pfizer entro il 29 dicembre, Moderna entro il 12 gennaio. Speranza mercoledì presenta il piano nazionale in Parlamento

By Claudio Paudice

Con le date ufficiali per il via libera dell'ente regolatorio, la corsa al vaccino contro il Covid entra nel vivo. L'Agenzia europea dei medicinali (Ema) ha fornito i termini entro i quali comunicherà gli esiti delle sue verifiche sui dati forniti dalle aziende farmaceutiche impegnate in prima linea nella sperimentazione e produzione del farmaco contro il coronavirus. Il vaccino targato Pfizer-BioNTech, quello più difficile da gestire logisticamente a causa di una catena del freddo da -70°, sembra essere un passo avanti agli altri nell'iter di approvazione: l'Ema dovrebbe fornire il suo via libera entro il 29 dicembre, prima ma non dopo. A seguire quello della casa statunitense Moderna, sul quale l'Ema si esprimerà non dopo il 12 gennaio. Più indietro invece quello AstraZeneca, l'azienda che sta producendo il suo vaccino in collaborazione con l'Università di Oxford e l'Irbm di Pomezia: nei prossimi 7 giorni consegnerà agli enti regolatori tutta la documentazione necessaria per avviare l'ultima fase di approvazione. La data è quindi rinviata al primo trimestre del 2021. Le scadenze fornite dall'Ema lasciano intuire che difficilmente il primo stock di dosi per l'Ue arriverà entro quest'anno.

Entrambi i pareri su Pfizer e Moderna arriveranno se "i dati presentati saranno sufficientemente solidi e completi per dimostrare la qualità, la sicurezza e l'efficacia del vaccino". L'agenzia regolatoria, che svolge una verifica continua dei dati forniti dalle aziende del pharma, li approverà nel caso - grazie a una CMA, cioè a una autorizzazione alla commercializzazione condizionata. Si tratta di una procedura speciale che consente l'approvazione di un farmaco anche in casi come questo dove i dati sono incompleti rispetto a quelli normalmente richiesti per dare luce verde a un medicinale. Ma è chiaro che la pandemia impone dei tempi molto più ristretti. Ciò non toglie che "il vantaggio per la salute pubblica derivanti dalla disponibilità immediata del farmaco sul





Pagina 1

Foglio 2/3

mercato" "devono superare "i rischi dovuti alla necessità di ulteriori dati". Il monitoraggio sui vaccini continuerà successivamente alla commercializzazione (la farmacovigilanza).

La deadline dell'Ema passa il pallino nelle mani di Bruxelles. Da lì dovrà arrivare l'ultima firma prima di lanciare sul mercato i farmaci tanto attesi. Anche alla Commissione non sarà concesso di tergiversare. Una volta che l'agenzia con sede ad Amsterdam darà l'ok, allora "sarà probabilmente questione di giorni" per avere l'autorizzazione alla commercializzazione dalla Commissione, ha fatto sapere un portavoce. Questa seconda fase comporta un voto in comitato, consultando gli Stati membri, che però dovrebbe arrivare rapidamente, visto l'interesse di tutti i Paesi ad avere il vaccino presto. Una volta che avranno ottenuto questa autorizzazione, "gli Stati potranno ordinare le dosi dai produttori di vaccini".

In altre parole, se tutto va secondo i piani, il primo vaccino (Pfizer) potrebbe essere commercializzato al più tardi a partire dal 1° gennaio 2021. La tabella di marcia, stando alle previsioni, tradisce un lieve ritardo dell'Ue rispetto a Regno Unito e Stati Uniti. Nel primo, infatti, il via libera definitivo per la commercializzazione dovrebbe arrivare nel fine settimana o l'inizio della prossima. Negli Usa si parla di un semaforo verde da parte della FdA entro la prima metà di dicembre.

Una volta ottenuto l'ok di Ema e Commissione Ue, la competenza ricadrà esclusivamente sugli Stati membri e sui fornitori. Spetterà a loro gestire la consegna delle dosi, la loro conservazione, la distribuzione e la somministrazione. Da Bruxelles è arrivato già il 15 ottobre una raccomandazione ufficiale a predisporre un piano nazionale di vaccinazione in tempi rapidi per non farsi trovare impreparati. Il Commissario Domenico Arcuri, durante un vertice tra Governo e Regioni, ha detto che il piano italiano è pronto e sarà operativo appena i vaccini saranno sul mercato. Il ministro della Salute Roberto Speranza lo presenta mercoledì mattina in Parlamento.

Stando alle informazioni preliminari, per i vaccini che dovranno essere conservati a -75 gradi ci saranno 300 centri di distribuzione individuati nei giorni scorsi dal Commissario Arcuri e Regioni. Di questo primo stock di vaccini destinato all'Ue, all'Italia spetterà il 13,6%, circa tre milioni e mezzo di dosi sufficienti a 1,7 milioni di cittadini con un richiamo che dovrà avvenire entro 3/4 settimane dalla prima somministrazione, e coprire specifiche fasce della popolazione: prima di tutto medici e personale sanitario, poi degenti nelle rsa e persone affette da gravi patologie. Il ministro Speranza ha detto le prime dosi arriveranno in Italia tra il 23 e il 26 gennaio.

Quando anche gli altri vaccini, peraltro più semplici da gestire rispetto al Pfizer, saranno disponibili sul mercato, l'obiettivo è avere un punto di somministrazione ogni 30mila abitanti. Quella sarà la più grande sfida sul piano organizzativo mai affrontata per una campagna di vaccinazione nazionale: si calcola che nei primi tre mesi l'Italia potrebbe dover movimentare fino a 25 milioni di dosi, ed entro l'anno dovrebbe riuscire a disporre di circa 202 milioni di dosi di vari tipi, con caratteristiche diverse, provenienti da diversi produttori, a partire da marzo prossimo.

Un'impresa titanica. Tutta la catena logistica e distributiva del pharma giocherà un ruolo nello sforzo distributivo, a partire dagli aeroporti, le porte d'ingresso per i vaccini. "Abbiamo fatta una ricognizione delle aree di stoccaggio esistenti distinte per tipologia di merci, distinguendo tra Nord, Centro e Sud", ma "ancora non conosciamo volumi e tempi del trasporto dei vaccini", ha spiegato la direttrice generale di Assaeroporti Valentina Lener in audizione in Commissione Trasporti della Camera. Secondo questa ricognizione (guarda foto in basso) per le temperature più alte (da +2 a +8°) l'area del Nord Italia dispone di una capacità di stoccaggio presso gli aeroporti di 1452 metri cubi, il Centro Italia di 521 metri cubi, e il Sud Italia di 35 metri cubi. Per le temperature più basse, -20°, negli aeroporti del Nord ci sono a disposizione 545 mc, in quelli del Centro 223 mc, e in quelli





Pagina 1

Foglio 3/3

del Sud di 119 mc. "Possiamo rimboccarci le maniche per ampliare la possibilità di stoccaggio dei vaccini presso gli aeroporti italiani", ha detto Assaeroporti.

chiedono di essere coinvolti dal Governo perché consapevoli della vasta portata dell'impresa sul piano distributivo. "Il tema per noi è capire come organizzare un servizio che è un *unicum* nella storia, non solo per la medicina ma anche per la logistica, chiarendo al decisore pubblico che questa sfida non è sostenibile senza un Piano trasportistico e logistico serio e strutturato", dice il presidente di Confetra Guido Nicolini.

E a nulla serve sostenere che i vaccini sono "franco destino", cioè che la consegna è a carico della casa farmaceutica: "Non è che siamo alla ricerca di appalti, le imprese del settore lavorano già a prescindere con i produttori di vaccini che si appoggeranno a noi comunque per distribuirli. Il tema qui è lavorare insieme, scambiarci informazioni con il Governo, pensare a una strategia", aggiunge Nicolini. Ad esempio: "Forse occorrerà pensare a dei corridoi "protetti" per il trasporto dei vaccini sugli automezzi? Ad uno stoccaggio di tali prodotti in magazzini, terminal o hub logistici il più vicino possibile eventualmente a tali assi viari così da evitare inutili stress test per il trasporto?". Il piano va preparato per tempo, soprattutto in Italia dove le infrastrutture hanno spesso mostrato le loro criticità.





01/12/20 Data

Pagina 30

Foglio 1/1

IL BLUE ECONOMY SUMMIT DI GENOVA

Economia del MARE e LOGISTICA

· Nicoletta Ferrini

L'economia del mare è rimasta a lungo ferma a causa del Covid-19. Ora che le nuvole più scure sembrano essersi sollevate è arrivato il tempo di ripartire. Ma come? E seguendo quali rotte?

ne fu phi oppornone per la reza editame di Blac Economy Scimiti, nunifestazione dedicata alle oportanica di croscita dei sarribori e dell'occupatione derivatori dal mane. L'edizione 2020 si è tenuta in doppia. veste (five a Genova e directs s mingi raggiargendo obre 90,000 persone selle cònque giarnate.
Arametro conferenze, trivole to

rende, inservine e talk above feate 145 odstori) www.usin.alformin nant (principali unui che riguardano Feccusaria del mare, comparto che in Europa mesa 5 miliori di addessi per un firmano di 250 milandi. omre in Italia coinvolge circa 300 mila impiese producendo no valove can l'idea di uma sconda, posante aggiunto di 46,7 milianti di core. Quest'anno l'attenzione era superi-Questanne l'arcezzone en super-tante rivolta it malt da sciaghere per la éparente dagli imparti aconomia legari alla crisi del Camunirus ai limiti del sittema legistico-portrali-nazionale, dall'evoluzione digitale del comparm alle principali ralgense legare ai bisogni di formazione, sicu-

ssorta la legissica è sens riscoperta quale nervo centrale del sistema e a sua volta il chance munitimopomale indiana la visso confermato il preprio racio chiave

Eventamentally and unitenery if Paper anche nei giorni più critici. Elso-menta del Marc e della Lugiorica comparro che contribuisce per il 9% circa il Pil, manurale (dano SRM) – è però malara in affaness e risente delle difficule) el alcuni seinci mercologici. Ripartie, perit, si puis e ii dever "von debbienerviere ordina di corregi e le detto nel un intervento di sperraz Manço Rasseri, distante della chisca ili Matante (efenise del Policinico San Marriero di Gereno - Timazono proprio per salveguardare i rhaltan che abbianto reggianto, dalbiarno sono casti. Queny chiana le cuisa anche i nuteri poni che, le quates



La terza asisione dei illus Economy Summit el è tenuta in doppia vesta: della cinque giornate di Lecori sono state reggiunte altre 50,000 persona ove a Girette streaming, Neil arco

La cosa più preziosa

La ameronza e la represirá di menрожина правити, гисти ф.Всpanyle di Bassesii, e sasta accolta di Giovanni Andrea Biodili, prosidente e ad di PoC fodia che la insollacion

ere del Paese, hanno un ruale. l'Emportaux di dan manquilleli si. La stima di Cerved. more Throm più pesi ha affirmass per splegare come l'inserreco sir uno dei timori critici più nievani a livella economico, "Sieno di france a una civi di congelamento delle anività e non, come nel 2008-2009, ad una bulla economica', ha precisato astrolineando asche some la differenza sia votranziale solo nella forma. Nei fani il danno c2 ed 2 provinceme. Secondo le serve addiritura arrivare el 33% qualte fiete dall'Ufficio Sendi PWC India la si sissessa verificare en puevo pe penfita regimata in Irafiz in cermini di PIL 2020 suri solo punjulmente recuperata sel 2011, Queno signi-fichenelle purose nel 2022 con una produzione ai forili del 2019: un passe indicate non-secto multime in termini di sertimon. Da una sertay realiscente los ecentes Agenile della etensa PWC: Italia sur un carreprores di circa 170 CFO emergese che solo una minutare, delle ariesale presodesa la possibilità di consee alla normalia. in compi supidi. Un intervintato ser dur spociazora un acco remporale di

Accompite albernance à vision fina da Cerveri in exertos alla flessione di formazio praviazi per alceni dei principali seuni produtivi nada nali. Spiera qui il dato preocciponte triados a responi e legirica. Secondo le provisioni il compano pomble chiadere l'accorio 2020 con un calo del 24%, che penedele addicienza articare el 33% quelses riodo di ferma araloga a quello dei primi mesi dell'areco." Non possimio permettene un alem inclidaven", ha sinceixano biseffiche ha però chimo If was microrran was began to come miascar è opportunità stiano viag-guado a bratterro. L'occasione è unie di tadiornole per avviare un procuso di tadiorne e ripersamento della lugitira e avviare un'evoluzione verso modeli più "minligenti" e tradicata.

sa di ilmero na mesi dall'effer- Per wilappare piani di rapido ada-

Nome in codice: Blue District

Durante Blue Economy Summil 2020 e stato battozzato il nuovo Blue District, incubatore di imprese voluto del Cumune di Genova in collaborazione con Camera di Commercio, Fondazioni Cerige e San Paolo, Delotitto Officine Innovazione. Ili Blue District ci offiniri uno aguardo privilegiato sulla Blue Economy dell'Italia e dell'Europa – na spiegato Francesco Marrisca, assessom alla sviluppo economico, portuale e logistico del Comune di Genova - Con questio progetto rattorzarenno. la digitalizzazione del processi portuali nell'ottica di una sempre maggiore inte-

Blue District è uno dei pitantri su cui costruire il nostro futuro - ha detto Alfre Viglienzosi, direttore Area tecnologica e innovazione Comune di Genova. - La filiera del more è coattiuita da porto, tecnologia, trasporti manttimi, turismo e Francesco Manesca pesce, con tudie le competenze e professioni associate: il Blue District II coniu-ga tutte. La Blue Economy è il punto di forza della città. Abbiamo 156 aziende che operano nell'ambi



(l'economia del mare per un vatore generato complessive di 13 millardi di euro





Pagina 31

Foglio 1/1

Le navi intelligenti

L'innovazione iton è solo nei porti eta anche in mare, grazie a navi sempre più "intelligeret" e pullte grazie a propulsioni LNG e sistemi averazzi c'he trephaturo i revoluzione de rane debtar di sistemi averazzi c'he trephaturo i revoluzione de rane debtar di sistemi automatizzat a nave deptare connessa fino all'ipotesi di nave sudonoma. Utimo ma non utilmo, una grande opportunità potebbe arresre daria teonologia birotechain. Lo scoglia è queto dello diffidenza degli attori, come illustrato da Clovarini Satta e Alessio Tei, docenti presuo il Dipartimento di Economia dell'Università di Ganova. Il presupposto per il funzionamento di biocichain è ta rate. Se non si e tutti connessa è coesi i besettici si annultano.

flessibili e arene ampia visioni a contrallo di filicia. Il rama è sustantible di filicia. Il rama è sustantible servino Martinez di Europe di SIM (Soudi e Raretta per il Meropeioro); "Il froncezio Costa 19 colpisar in cari modi, in distributa e in deferenti momenti la desare ane e in deferenti momenti pobale il reconenti giobale il reconenti della reparattua, così come gli stati di limita, con sumo un impresedibili ma difficili propresedibili ma difficili consistenti di una capo sili altin del mondo. Il diretto può contramente con produzione e distributante con produzione e distributante di una capo sili altin di firmita nei distributa di servica di decenti più o mano giane del sepreggianti stati di firmita nei distributa di la firmita di diferenti nei distributa di la contrata di distributa di diferenti più di la distributa di distributa di la distr

Se le navi si termano

Alternatus significativo l'effesto sul traffico emarcitimo internazionale, basti permare che visiggiaro su navesta (2006 e il 90% dele enerci. Nei primi most del 2020 il trasporto escriti most del 2020 il trasporto merci institutos è andato in mun as più fisante. Ita giunnio e aprile d'estimo porto cossaliste ai ossalo, quallo di Shangha, ta perso l'8,5%, mestre Benterlano, putton scalos rempeo, ta visto un ralo del 4,7% nel primi rimettre. Il Canale di Socrito primi cinque mesi dell'anno, ha di registrato un l'accorrento del numero di mesi (a trassito, ma la sarra di queste titolore (para 24,8 millioni di rotanellare) è risultata saloriere del 9,0% imperio dio comi periodo del 2015.

maioria de 49/05 rispero allo essos periodo del 2019. Un idiatione feviciones è quello delle cascollarioni di roto che la intripui acconditamini di roto che la intripui acconditamini quello delle producto senti i principali collegamenti, compresi quelli Azio-Med che immessimo i nossi vadi, in India, e utono che cine a nossi vadi, in India, e utono che cine a protocolo del 1900 delle producti del primo del SEM cine la protocolo del primo trimigate di quati amos indicano un calo "solo" del 95% delle meni montenza di primo trimigate di quati amos indicano un calo "solo" del 95% delle meni montenza dello senso Param, è prohabile che l'imputto del localesme non si azzano e del municipationi dello senso Param, è prohabile che l'imputto del localesme non si azzano e del municipationi.

Tre differenti ipatesi

Attaisem un au Coeremunia delicianal Cas 41-19, SSM hai potimam in difficanti i questo de la prarebbero definite per quel che rigiunda l'importo especi fazionale via mate il cui videre cientini è amorilineute pari a tima 190 sullandi di mori. Da una persanta laste che i postressa una inponenta a giugno a uno intermedia con inportensi a semerolare, il arasporto marinimo containte i taliano postebbe redera una dissistantone in valure compussa una 20% (32 miliand di caro in tumono. In una scenicio più criscio con però scara probabilità di accuti in tumono. In una scenicio più criscio con però scara probabilità di accutitamente (5%) che cimanda la riparetenza addrimente a di 2021. la penfica sambbe invoce del 50%.

La stida che ci attende

Le tibale che si aprol invororara milicostituatore di una legistra cantorale mora, più ferre è instruccui. Il mora più ferre è instruccui. Il contrata il lega si soperaviverra rem selo avenamica un'elebrative SRM na del Wield Baob sembrerbbe divomara militi tara correlatione ra prosocione logistica è tusto di comugio. "Approvatamente quanto maggiorale per formanza logistica di un Pacos, taran minore è la diffinsione del comugio", ha indicano Pararo. Ecoperche illanciare la logistra e inapriorità. Alle missioni fi pospratamento dei porte dei si loso collegamenti recontri. SRM allanca disrupte ususeria di ultratori propune rei cai un' interveno sibioria populare rei cai un' interveno sibioria populare populari si un piendi di infratarimina populari



a Blue Economy Summit he coinveite 145 relators. In loss, as ainlatre, Abate Catarii (Assarmaturi), Fabio Punquamili (Transport), Luca Becce (Assileemina e Augusto Cossilich (Feshilli Cossilich)



Asessandro Laghezza, presidente di Confette Liguita, ha poeto l'accento sulla occessità di assicurare adopanto avitaggo all'attermediattà



Glovenni Andrea Toerili, presidente e ad di PwC Italia, ha sottofinazio l'importanza di dare tranquilità si consumitati di la cose siù presideal



Mano Manioli, presidente Confilente, ha indicato la necessità di macoreral senso una logistica più attingata, integrata e focasizzata sulle biue economiy



Amazandro Parson (SRM) ha offerto il supporto di una serie di dali concerpenti i sconomia dal miere: "Coyld-III colprace ile vari modi, in diverse arrea in differenti momenti"



Per Alessambro Pitto (Spediporto) fondamentale l'ettegratione les components analogico del Invers, digital sizzatione ed investimenti in digital ampping and logistics



Gian Erao Duci (Federagenti) ha riminizato il fondamentale collegamento tra sviluppo dell'a-commicce e gestione offinale dell'uttime miglio

tromordinatemente carieradoli, la riprogramma mismore di food innaturali,
2021-2027, ribanio tromodiani di
2025, 72.5 e Zivor Franche.
La sienza d'allarme troma dattique
forer. Bl. mel-19 non ha protomoco
ad piatromosocoside per d'compete
Condiela. Al di Transili Condiela.
Lineal infragrammoli e marcanto ad
ble cococome il pesidente di
constituto di consocome il pesidente di

Condich. AD di Iranii Condich. Limiti infoarrumud e reargam al competitistic aus sano uri maditi o una sasperta della juli normate emergenta sastanta. Come pressam dal proidente di Assistantiali Itan Besoc. B Cammarina ha finn deflagiar problemi gli in esere. Masco Camti, in presentatio di Assistantiali in presentatio di Assistantiali. las antoloceus le diffición issuar dal comparso e iredican l'opperaturia di assectare le aciencie del sercoir, moite delle quali risonianteso della ceira con cali percentuali a despria ciria, Mario Muttinia, prosidente di Confitattos, las indicato la necessità di viuescri verso una logitetta più allegna, insegna e foculiarata attle biae concoursi il pendebur di Feloraginti Gio Hima Dica ha ritoricato il collegnaremo fondamentale tra vollappo dell'e-commente e spesione las mile, concerto cei si è poi collègne il prociente di Confetta Ligaria Alexandro Lagieura allunciando, il uma dell'intermendalità.

Blue innovation

Il pore Cortid nun dovrh euser sole separaviserra. Logisica e contraramantino sono chammi a fiperadari fili di un disconia centram stili nonvazione minima peiras dell'emegarnica Nella giornati dedicati alla Bluelamentano di e puttano di improvanica vintentale ammerno udoppodell'autorenzione, incremento della sumpidibile e della significazioni Chamia obbet sono stare lesificazione della della sono stare lesificazione della suma della significazioni della significazione l'accessione Prima, fuciali Scodicento. Alessando Prima, fu-

tra compresente artilogica del lavoro, dignalizzazione ad investimenti ai digital shipping and logimes che. a loglia introducionale, banco coggrac-m var nalore di 3,2 milioni di dollari. fivelite inte Nel ino inservento il presidente del Commonio Global e di Frideringinika Ligaria Davide Ethral Ita preciana corse, parlando eli digitalizzazione, la difficaldi mue sia preto cremeno d'applicatione recològica, quanto alla complessità il una gestione comma del dato affinché ne sisso scripti guantite centra) e sicuntas. I dan soco al circos dall'immunio ne digrale secondo Giorgo Allasia, dirence: Ricerci e vilappo Grappo Fin. Internet of Things può neppresentate una grande opportunità ils in ottica di efficienta, sia in visto di ur increment delle setterna. Da-nish Gumacia, espenabili com-merciale di CETENA la spiegan come infutions digital avantase possesso office un contribute cours dale in termine di postione dei col-legamenti termoni di ultimo miglio Ейбанца с полета кона-облени che si passono perseguire anche gratir sil utilizzo di deoni smistrabi Il per l'inservazione e quindi il coor-diruntento dei minimenti pell'ima pormule u in hanchine, come re-commo de Governo Smoklelii Ve-droschi di TigiSky.





Pagina 1

Foglio 1/1

Logistica

Confetra sbeffeggia i nuovi costi minimi dell'autotrasporto

Conftrasporto e Confartigianato Trasporti salutano con favore la pubblicazione del decreto direttoriale da parte del MIT. "Superflua norma bandiera" secondo la confederazione della committenza

Come annunciato durante il recente forum di Conftrasporto dal Ministro in persona Paola De Micheli, il dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato nei giorni scorsi, a firma del direttore Vincenzo Cinelli, il decreto sui costi indicativi di riferimento dell'attività di autotrasporto merci e le relative tabelle.

Nelle premesse del testo si richiama sinteticamente la lunga vicenda che ha portato al provvedimento, dai numerosi e non sempre armonici interventi giudiziari sulla normativa del 2008 cosiddetta dei "costi minimi" (soprattutto Corte Europea nel 2014 e 2016, TAR Lazio nel 2017 e Corte Costituzionale nel 2018), che fissava tassativamente un'asticella sotto cui la contrattazione sul costo del servizio fra imprese di autotrasporto e committenza non poteva scendere, agli interventi dell'Antitrust (in particolare nel 2017 e lo scorso aprile) a monte e a valle delle scelte adottate dal legislatore anche in ossequio alle indicazioni della magistratura.

Ma quel che salta agli occhi è l'incipit dell'articolo 1: "Ferma rimanendo la natura non cogente dei valori dei costi di esercizio di cui al presente decreto". È in questa frase (e soprattutto nella lettura incrociata con normativa e sentenze pregresse che ne daranno i Tribunali) che si misurerà il 'peso' dell'intervento.



Trucks

Elevato secondo i maggiori sostenitori del provvedimento, vale a dire le principali associazioni di categoria aderenti ad Unatras. Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto, ha ad esempio ricordato "quanto gli autotrasportatori attendessero da tempo la pubblicazione delle misure, che riguardano da vicino anche il tema della sicurezza stradale. I costi indicativi e il rispetto del principio di responsabilità solidale da parte dei committenti, che non può prescindere dal rispetto di giusti tempi di consegna, sono fattori indispensabili per la tutela della sicurezza stradale".

A fargli eco Amedeo Genedani, numero uno di Confartigianato Trasporti: "Ringraziamo la Ministra De Micheli per aver mantenuto l'impegno con la categoria su una misura fondamentale. Da anni perseguiamo questo obiettivo e adesso le nostre imprese tornano ad avere uno strumento che, se utilizzato correttamente, permetterà loro di ricevere la giusta retribuzione per i servizi svolti. Siamo

convinti che l'applicazione dei valori andrà a vantaggio della regolarità del mercato e della concorrenza leale tra operatori del settore, oltre che a salvaguardia della sicurezza sociale e stradale".

Di avviso diametralmente opposto Confetra, Fonti interne alla confederazione che associa diverse sigle della committenza derubricano il decreto a "superflua 'norma bandiera'. I costi di riferimento noti e pubblicabili, sono solo quelli già noti e pubblici (costo della benzina, pedaggi autostradali, costo del lavoro, costo delle assicurazioni etc.). I costi organizzativi e di gestione delle imprese, naturalmente diversi da impresa a impresa, sono ovviamente riservati. Le tariffe non sono, altrettanto ovviamente, né predeterminabili né indicabili, altrimenti si violerebbero i principi cardine dell'ordinamento nazionale e comunitario sulla concorrenza e la tutela del mercato. Nello stesso provvedimento del MIT, si esplicita, infatti, che quanto descritto non rappresenta né una indicazione né ha alcuna natura cogente nei rapporti commerciali tra privati. Infine, si tratta di un'analisi dei valori di riferimento che non ha alcun valore per l'autotrasporto internazionale e comunitario operante in Italia. Ci pare che la logistica, ed il Paese, abbiano oggi ben altre priorità".

A.M.





Pagina 13

Foglio 1/1

VETTOSI (SVL CLUB): «IN ALCUNI SCALI GLI INVESTIMENTI SONO SOLO PROMESSI»

Pessina (Assagenti): «Volumi in ripresa» Nicolini: «Sui moli regole uguali per tutti»

GENOVA

Il tema della concorrenza è centrale in questo momento storico dello shipping. E Paolo Pessina, presidente di Assagenti, gli agenti marittimi genovesi, non si sottrae: «Dobbiamo avere una visione globale: in tutto il mondo gli armatori sono anche terminalisti. È importante che le regole siano uguali per tutti». Il momento per la categoria è buono: «Abbiamo sofferto una riduzione dei volumi ma ora c'è una ripresa, siamo vicini ai volumi dell'anno scorso. Qualcuno, mese su mese, ha fatto anche qualche numero in più» spiega il numero uno dell'associazione che sulle trimestrali da record delle compagnie container spiega: «Abbiamo fatto i

compiti a casa: venívamo da stagioni difficili in cui abbiamo operato con un taglio feroce dei costi e siamo stati pronti ad affrontare questo periodo». Fabrizio Vettosi, numero uno di Vsl Club, entra duro sull'argomento concessioni anche in riferimento al concentramento in atto nei terminal: «Esistono porti dove gli investimenti

sono solo promessi. Bisognerebbe valutare bene la capacità finanziaria dei soggetti a cui si affida una concessione» perché, è il ragionamento di Vettosi, a pagarne il prezzo sarà poi tutto il sistema portuale. Il numero uno del fondo poi annuncia di voler vedere «con molta attenzione anche il processo di razionalizzazione della terminalistica di ambito container». Tutti chiedono regole chiare, anche sulla discesa a terra degli armatori con riferimento agli investimenti sulla logistica dei grandi gruppi, soprattutto di Msc: «Le attività sono libere e un armatore può "scendere a terra" - spiega Guido Nicolini, presidente di Confetra - l'importante è che le regole siano uguali per tutti. Eventuali agevolazioni di carattere fiscale a vantaggio di uno o dell'altro, non vanno bene. Ma se le condizioni sono uguali, l'armatore è un competitor come gli altri». Il tema della digitalizzazione è l'altra sfida della logistica: «Se a questo si potesse aggiungere il taglio della burocrazia, saremmo anche più competitivi».-

SI.GAL.



Dopo mesi difficili gli agenti marittimi vedono una ripresa degli affari





Pagina 1

Foglio 1/2

Spedizionieri e caricatori chiedono all'Europa di intervenire sulla condotta delle compagnie container

L'associazione europea dei caricatori European Shippers' Council (Esc) e quella degli spedizionieri Clecat (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) hanno sollecitato le compagnie di navigazione attive nel trasporto container a passare a una "nuova normalità", al fine di correggere l'attuale modo di operare che sta causando un rallentamento della ripresa delle economie europee.

Le due associazioni in particolare esortano le shipping line a modificare le loro pratiche operative e commerciali, garantendo l'affidabilità della programmazione operativa e la qualità del servizio secondo i termini contrattuali, assicurando così il regolare flusso delle merci e dei container. I clienti dei vettori marittimi evidenziano infatti che continua a perdurare sul mercato uno sbilanciamento del flusso di container e la riduzione della capacità di trasporto di linea in atto dallo scoppio della pandemia di Covid-19. Problemi, sottolineano Esc e Clecat, che hanno avuto un notevole impatto sull'attività di spedizionieri e caricatori che pure hanno fatto il possibile per garantire la fluidità delle loro supply chain essenziali in questa fase di crisi.

"La carenza di capacità di trasporto marittimo e la mancanza di contenitori, in parte causate dal blocco di centinaia di migliaia di container nell'ambito delle catene logistiche statunitensi non possono da sole spiegare l'insufficienza di trasporto di linea. I clienti sono giustamente irritati dal fatto che le compagnie di linea hanno approfittato della carenza di capacità per accrescere i ricavi assai più dei loro costi" ha spiegato il presidente dell'European Shippers' Council, Denis Choumert.

Lo stesso ha aggiunto che, "in tempi di crisi, la perdurante inaffidabilità del servizio, abbinata agli utili record delle compagnie di navigazione, è chiaro sintomo di un mercato gravemente perturbato e dimostra che le compagnie hanno trasferito aumenti spropositati sui noli spot, imponendo pesanti soprannoli sulle tariffe contrattuali".

Sulla stessa lunghezza d'onda anche il vertice di Clecta, Willem van der Schalk, che ha detto:





Pagina 1

Foglio 2/2

"Ulteriore frustrazione deriva dal fatto che continuiamo a essere costretti a lavorare secondo una programmazione di emergenza per adattarci agli avvisi a brevissimo termine delle compagnie relativi alla disponibilità di attrezzature, di slot, di container e agli innumerevoli ulteriori soprannoli. I costi per il settore delle spedizioni – ha proseguito – sono enormi: vanno dalla riprenotazione delle spedizioni, sino ad arrivare talvolta alla perdita del cliente e ciò semplicemente perché le compagnie non rendono disponibile il servizio".

L'invito ai vettori marittimi è quindi quello di "porre fine all'attuale situazione e tornare a una condizione in cui gli accordi contrattuali vengono rispettati, dato che ulteriori ritardi nella supply chain potrebbero compromettere la rapidità della ripresa dell'economia europea dopo la pandemia".

Esc e Clecat hanno poi ricordato la Block Exemption Regulation di cui beneficiano le compagnie di navigazione recentemente prorogata per ulteriori quattro anni nonostante l'opposizione di caricatore e spedizionieri. "La Commissione Europea – sottoli9neano le due associazioni – ha più volte concesso e prorogato questa esenzione rispetto alle normali regole sulla concorrenza in quanto ritiene che i clienti beneficino di guadagni di efficienza ottenuti attraverso la gestione coordinata della capacità da parte dei membri di un consorzio. Attualmente, tuttavia, ciò non avviene e questi privilegi sono ormai sproporzionati in quanto consentono alle compagnie di utilizzare strumenti per manipolare il mercato".

Notando con soddisfazione che la statunitense Federal Maritime Commission ha intensificato il suo controllo sulla condotta delle compagnie di navigazione containerizzate, Esc e Clecat hanno manifestato perplessità circa la mancata risposta della Commissione Europea alla crisi attuale e hanno espresso la convinzione che una "nuova normalità" debba richiedere il monitoraggio delle attività di trasporto marittimo di linea e una nuova forma di regolamentazione.

Trasporti News



Data 01/12/20

Pagina 7

Foglio 1/1

BILANCIO DI MANDATO E RIFORMA PORTUALE

La recente presentazione del bilancio di mandato dell'Autorità di Sisteme Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è stata l'opportunità per discutece della riforma nazionale dei porti in un incontro "on-line" organizzato dal porto di Venezia.

Nel Bilancio di Mandato, presentato agli inizi di ottobre, il Commissazio Musolino ha tracciato gli obiettivi raggiunti dai 2017 ad oggi assieme ai nodi che si dovranno affrontare nel futuro.

Ma, al di là dei risultati registrati negli scali lagunari. Il documento è stato l'occasione per discutere in generale della riforma nazionale dei porti con particolare attenzione alle prospettive dei cluster logistico e dei trasporti nazionale. A quasi 4 anni dalla sua emanazione, nel corso di un incontro in "streaming", a cui hanno partecipato, oltre al Commissario Musolano. Natale Mazzosca Vice Presidente di Confindustria con delega all'Economia dei Marre; Guido Nicolini Presidente di Confetra; Luigi Merio Presidente di Federiogistica Confirmasporto; coordinati da Alessandro Panaro di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), si e preso lo spunto da quanto realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mare Adriatico Settentrionale pireso come caso di studio per approfondire i risultati raggiunti dalla Riforma Portuale nonche per mettore in luce le criticita esistenti e da superare.

Venezia anticipa molti problemi da affrontare, ha evidenziato Merio, dal cambiamento climatico alle ripercussioni sull'attività del porto del MoSE, dal comparto crocleristico, asset importante per i porti ed il turismo alla cantieristica nazionale, una serie di problemi comuni a tutti gli scali.

La riforma ha modificato parzialmente solo la parte pubblica ma non ha portato l'auspicata semplificazione amministrativa che avrebbe dovuto snellire le procedure, istituire sportelli unici con un unico interiocutore e non si è mai arrivati ad una strategia comune per competere.

Secondo Mazzucca di Confindutria e necessario individuare cosa i porti e la logistica devono fornire all'industria dove i trasporti costituiscono un driver di sviluppo per il mondo industriale.

Il bilancio di mandato, come affermato da Musolino, elencando con dati oggettivi quanto è stato fatto, fornisce uno strumento per valutare il lavoro di questi 4 anni e per mettere a fuoco i punti nodali su cui serve intervenire per un complessivo ripensamento del piano strategico della logistica nazionale; perche un sistema portuale e logistico che funziona apporta benefici anchie ad economie non vicine al porto che deve superare il concetto di nodo logistico per diventare claster atto a sviluppare elementi di crescita. Le Autorità di Sistema Portuale si sono trovate ad affrontare problemi di quotidianità territoriali e di efficienza portuale e logistica assienie a quelli più ampi delle dinamiche sviluppate nel Mediterraneo che riguardano la competizione globale.

Non si può prescindere dalla centralità dei Mediterraneo, attraversato da 4 corridoi della rete europea, ma se da un lato vanno superate sterili e dannose visioni localistiche, dall'altro appare necessario sviluppare una visione politica strategica complessiva attivando, ha ricordato Nicolini di Confetra, quel tavolo di partenariato istituito ma non funzionante per affrontare i problemi non solo dei porti ma dell'intera logistica ed intermodalità nazionale. [Michele Del Pup]



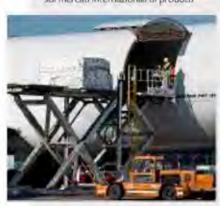


Pagina 85

Foglio 1/1

IL CARGO FA IL 25% DELL'EXPORT ITALIANO

l cargo aereo cosituisce il 25% che si caratterizzano per la loro qualità del valore dell'export italiano extra UE, confermandosi un settore farmaceutici e meccanici. Sono questi dicuni del dati emersi nel secondo Stud dell'Osservatorio cargo aereo di Aname realizzato in collaborazione con TRT e frutto di un convegno dell'intera



che si caratterizzano per la loro qualità farmaceutici e meccanici. Sono questi alcuni dei dati emersi nel secondo Studio dell'Osservatorio cargo aereo di Anama realizzato in collaborazione con TRT e frutto di un convegno dell'intera categoria che si è svolto a Milano. In base all'analisi, il sistema aeroportuale nazionale movimenta solo il 7% del cargo aereo europeo, contro il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il 5° posto a livello europeo. Sono aumentati, pol, i collegamenti da e per gli hub aeroportuali. Anche se Milano Malpensa, il principale aeroporto cargo Italiano, sconta l'assenza di una forte compagnia di bandiera.





Pagina 55

Foglio 1/1

L'Italia sempre debole nel cargo per via aerea

La Germania copre il 30% europeo di questa modalità, seguita dall'Olanda e dalla Francia. Il nostro paese, nonostante la sua importanza a livello dell'export, è fermo al 7%, dopo aver appena superato, nel 2019, il Belgio.

Milano, durante un convegno digitale, é stato presentato il secondo studio dell'Osservatorio cargo aereo di Anama e del Cluster aereo. Lo studio è stato realizzato in collaborazione con TRT. (Ve riassumiamo i principali risultati:

- il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export Italiano extra Unione europea confermandosi un settore fondamentale per l'economia del paese. L'Italia, infatti, 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 ad esempio quelli dei settore dei Made in Italy, la meccanica fine e il. farmaceutico, Si evidenzia, inoltre un potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via aerea;
- Il sistema aeroportuale italiano mo vimenta, tuttavia, il 7% dei cargo aereo europeo contro ad esemplo il 30% della Germania, seguita da Francia e Clanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgo, raggiungendo il 5° posto a livello europeo.

Dall'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni si evidenziano, inoltre, i gap da colmare



per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e transit time, fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con carattenstiche di deperibilità, in particolare.

- miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per
- le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa;
- sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali poli logistici aeroportuali di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate. Il gap infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

L'analisi sul campo e sull'impatto del Covid-19 ha messo in luce le peculiarità di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione,





Pagina 56

Foglio 1/1







con gli altri attori della filiera, rivestono, infatti, un ruolo strategioo nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'eCommerce. Nel convegno è anche intervenuto il direttore dell'agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, che ha sottolineato: "Logistica, commercio globale e prodotto interno lordo dovrebbero essere in un legame diretto. di correlazione positiva. In Italia, invece, diventano un trilemma impossibile ed è su questo che stiamo lavorando, anche grazie a studi come quello presentato oggi Ho parlato personalmente, sulla questione dello sportello unico doganale, con il ministro De Michell la settimana scorsa, che mi ha garantito che-dopo passaggi ancora da fare con il ministero. della Salute - dovremmo in tempi brevi portario in consiglio dei ministri. Un elemento su cui, però, tutti dobbiamo porre attenzione è il tema della catena logistica sulle esportazioni. Il 70 % deile nostre esportazioni vanno su logistica non nazionale e questo vuol dire che non siamo in grado di portare la catena del valore all'interno del nostro patrimonio". E' intervenuto anche Fabio Lazzenni, amministratore delegato di Altalia, che ha assicurato che le merci avranno un "ruolo centrale" nella nuova compagnia. Alessio Quaranta, direttore generale dell'Enac, ha affermato: "Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal position paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell'intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali. gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub" ...





Pagina 1

Foglio 1/3

Piano vaccini: Arcuri assume 20mila "vaccinator". Tutta la distribuzione delle fiale in mano ai militari

Tagliati fuori gli operatori della logistica. Il commissario Arcuri: "Siamo pronti"

By Claudio Paudice

L'assunzione di ventimila figure professionali, una sorta di navigator per i vaccini. Tutta la distribuzione in mano alle Forze Armate, tagliati quindi fuori gli operatori della logistica. Un grande hub nazionale individuato dall'Esercito da cui partiranno le fiale verso tutti gli angoli del Paese, anche quelli più reconditi. Il coinvolgimento (pro bono) di Eni e Poste per il tracciamento delle dosi dall'arrivo sul territorio fino alla somministrazione. Sono alcune delle novità previste del piano preparato dalla struttura commissariale guidata da Domenico Arcuri per la più grande campagna di vaccinazione di massa che l'Italia abbia mai affrontato.

Le incognite e le criticità che gravitano intorno al piano sono tante, e il commissario ha provato a fugarle, in una audizione alla Commissione Trasporti della Camera, partendo prima di tutto dal cronoprogramma. Tutta la popolazione dovrà essere vaccinata a cavallo della prossima estate. L'idea è di vaccinare fino a 28 milioni di cittadini nel primo trimestre 2021, altre 57 milioni di dosi da somministrare nel secondo, altre 74 milioni nel terzo trimestre e così via. A settembre, se tutto va secondo le previsioni di Arcuri, ogni italiano avrà avuto accesso a una doppia dose di vaccino.

Questa la teoria, poi c'è la pratica che spesso in passato non ha brillato. "Abbiamo audito tutti i soggetti coinvolti nel trasporto", dice all'HuffPost Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti, "perché non vogliamo che si ripetano gli errori visti con le mascherine o con l'app Immuni, per questo questo abbiamo chiesto un coinvolgimento costante del Parlamento".

Come far arrivare quindi le fiale in ogni angolo del Paese in modo omogeneo e nei tempi previsti, evitando ritardi e colli di bottiglia? Stiamo parlando di movimentare circa 150 milioni di dosi in otto/nove mesi. La road map del commissario individua due grandi fasi. La prima si avvarrà quasi





Pagina 1

Foglio 2/3

esclusivamente del farmaco Pfizer-BioNTech, il primo che arriverà in Europa e ormai noto a tutti per la catena del freddo di cui necessita, particolarmente rigida perché richiede la conservazione in ogni fase di temperature inferiori ai -70°. La consegna, a carico esclusivamente della Pfizer senza oneri aggiuntivi per lo Stato, avverrà in 300 presidi individuati da Arcuri e Regioni: si tratta di ospedali, e a sottoporsi a questa prima vaccinazione saranno, com'è noto, personale sanitario e i degenti delle Rsa, circa 1,7 milioni di persone. L'87% dei 300 ospedali già dispone delle celle frigorifere adeguate alla rigida *cold chain* del farmaco Pfizer, al restante 13% saranno fornite dalla struttura commissariale. "Chiediamo al Commissario di acquisire con tempestività queste celle, in modo che nessuno ne sia sguarnito", ha subito chiesto Paita.

La parte difficile tuttavia si avrà con la seconda fase, la vaccinazione di massa in senso stretto con farmaci da conservare a temperature ordinarie, dai 2° agli 8°. "Per questa fase il modello di distribuzione sarà molto diverso", ha detto Arcuri. "Le fiale verranno inviate dai big del pharma in un grande hub nazionale individuato dalle Forze Armate, dove saranno custodite in massima sicurezza". Da lì poi si muoveranno, su unità mobili, verso 1500 punti già individuati in tutto il territorio nazionale, ovvero i primi 300 presidi ospedalieri a cui se ne aggiungeranno altri 1200 di diverso tipo, come le farmacie ospedaliere e Asl. Si punta così ad avere un punto di somministrazione ogni 30mila abitanti. Successivamente, ha poi aggiunto il Commissario, saranno probabilmente coinvolti anche i medici generali, pediatri e farmacie.

Ma chi lo somministrerà? Il team sarà composto da un medico, quattro infermieri e il personale amministrativo. Arcuri ha annunciato l'assunzione a breve di 20mila figure professionali per tutta la durata dell'emergenza. Una sorta di navigator dei vaccini che, prima di prendere servizio, dovranno superare un modulo di formazione, anche a distanza, tenuto dal personale dell'Istituto Superiore di Sanità. "Li ricercheremo attraverso una richiesta di manifestazione di interesse pubblica che emaneremo presto, e ne coordineremo poi l'utilizzo insieme ai punti di somministrazione locali".

La distribuzione in questa seconda fase sarà tutta a carico delle Forze Armate. Tagliati fuori quindi gli operatori della logistica, salvo i grandi depositi della catena dei farmaci con cui ieri il commissario ha aperto un tavolo di confronto. Ma spetterà solo ai militari trasportare le dosi dall'hub nazionale ai 1500 presidi territoriali e, da lì, occuparsi della distribuzione dell'ultimo miglio, raggiungendo anche i luoghi più impervi e i cittadini impossibilitati a spostarsi da casa. "Per noi va bene così, e siamo tutti impegnati a fare il tifo per l'Esercito e per l'Italia", dice all'HuffPost Ivano Russo, direttore generale di Confetra. "Avevamo posto un tema di principio: non si può redigere un Piano Logistico senza neanche sentire le organizzazioni che rappresentano istituzionalmente questi settori rispetto al dialogo con Governo e Parlamento". Le difficoltà di un piano trasportistico di questa portata è evidente: "Serve una programmazione in premessa, basata sulla conoscenza dei territori, delle infrastrutture, dei collegamenti tra porti e aeroporti", dice Paita. "Anche perché sappiamo bene quali sono le carenze infrastrutturali italiane, e le abbiamo viste per esempio in estate in Liguria". Arcuri, sul finire dell'audizione, ha comunque aggiunto che "se serviranno altri contributi verranno coinvolti anche gli attori della logistica".

L'obiettivo del resto è di garantire l'accesso al vaccino, indipendentemente dal territorio in cui si vive: "La distribuzione sarà omogenea, non è pensabile ci possano essere differenze tra diverse aree del Paese", ha specificato Arcuri.

C'è poi la fase del tracciamento, cioè del monitoraggio a distanza di ogni singola dose da quando arriva sul territorio nazionale fino alla somministrazione e alla rendicontazione in un database informatico del Ministero della Salute. Se ne occuperanno due aziende pubbliche, Poste ed Eni: "Stanno realizzando per noi un sistema informativo assai evoluto che traccerà ogni singola fiala in ogni passaggio. Un sistema che attiverà processi di prenotazione, somministrazione e





Pagina 1

Foglio 3/3

rendicontazione per ogni cittadino, raccogliendo dati che verranno poi trasferiti a sistema informativo al Ministero". Anche Poste ed Eni saranno chiamati in audizione dalla Commissione Trasporti: "Pensiamo di convocarli, bisognerà assicurarsi che queste istituzioni dialoghino tra loro e con le altre coinvolte nel piano vaccini", dice Paita.

Infine, c'è la campagna di sensibilizzazione: "Stiamo organizzando un layout omogeneo per tutto il territorio, per sensibilizzare tutti i cittadini sul vaccino". Anche su questo "vigileremo", ha chiarito Paita, "affinché sia una campagna capillare ed efficiente". Su questo non ha dubbi Arcuri, come non ne ha su tutto il piano studiato dalla sua struttura: "Siamo pronti? Sì, lo siamo".





Pagina 1

Foglio 1/1

Shipping

Fedespedi contro le politiche 'egoistiche' dei liner

Moretto: "Hanno pensato solo al loro profitto e non a garantire il servizio, così la ripresa economica sarà più lenta. Intervenga Bruxelles"

Mentre "gli spedizionieri e tutti gli altri attori della catena logistica", nel mezzo della tempesta causata dal coronvairus, "hanno lavorato instancabilmente, in prima linea, per garantire la continuità degli approvvigionamenti a imprese e cittadini in tutto il mondo", altrettanto non hanno fatto le compagnie marittime, che anzi avrebbero attuato scelte mirate solo "ad avvantaggiare loro stesse, come conferma l'impennata dei profitti dei liner nel primi semestre dell'anno".

A lanciare questo j'accuse è il Presidente di Fedespedi Silvia Moretto, che con una nota si è schierata al fianco dalle associazioni internazionali CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) ed ESC (European Shippers' Council): le due organizzazioni europee hanno infatti voluto richiamare l'attenzione della Commissione di Bruxelles sui comportamenti delle compagnie armatoriali, le cui azioni avrebbero comportato "un aumento vertiginoso del tasso dei noli in totale assenza di affidabilità e qualità del servizio offerto. Una situazione insostenibile che non permette più a caricatori e spedizionieri di svolgere la propria attività al servizio delle imprese produttrici".

"Blank sailing, annullamento unilaterale dei contratti in essere e conseguente impennata dei noli sono tutte scelte che hanno portato ad una discontinuità nella supply chain marittima e che ad oggi rallentano la ripresa dell'economia mondiale e del commercio internazionale. Scelte che portano vantaggio esclusivamente a chi le compie, ovvero



le compagnie armatoriali. L'aumento vertiginoso dei loro profitti da inizio pandemia ne è semplicemente la prova" ha dichiarato Moretto

La numero uno degli spedizionieri italiani ha quindi aggiunto che la situazione è "inaccettabile", poiché frutto di "tutta una serie di esenzioni e sovvenzioni pubbliche di cui godono le compagnie marittime, che permette loro di agire come private company, ma senza dover sottostare alle regole del mercato e della concorrenza a differenza di quanto accade per tutti gli altri attori della catena logistica". Il riferimento – come precisa la stessa nota di Fedespedi – è gli speciali regimi fiscali di cui godono gli armatori, oltre agli aiuti di Stato e all'esenzione dalle regole antitrust (CBER), quest'ultima prorogata dalla Commissione Europea proprio quest'anno per altri 4 anni.

"Negli USA qualcosa sembra muoversi, con la

decisione della Federal Maritime Commission di intensificare i controlli per verificare la correttezza del comportamento delle alleanze armatoriali" ha aggiunto il Presidente di Fedespedi. "Chiediamo anche alla Commissione Europea di vigilare, nell'interesse esclusivo dei cittadini europei e per garantire una veloce ripresa dell'economia del Vecchio Continente. E per questo chiediamo alle compagnie armatoriali di tornare a garantire un servizio e ad onorare i contratti stipulati prima dell'emergenza Covid".





Pagina 1

Foglio 1/2

Moretto (Fedespedi) attacca i vettori marittimi: "Non aiutano gli approvvigionamenti durante l'emergenza Covid"

"Nel mezzo della tempesta, gli spedizionieri e tutti gli altri attori della catena logistica hanno lavorato instancabilmente, in prima linea, per garantire la continuità degli approvvigionamenti a imprese e cittadini in tutto il mondo. Non si può dire la stessa cosa delle shipping line". Con queste parole la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, commenta favorevolmente <u>l'azione congiunta di Clecat e Esc che con un comunicato stampa hanno voluto richiamare l'attenzione della Commissione Europea</u> sui comportamenti delle compagnie armatoriali, che hanno provocato un aumento vertiginoso del tasso dei noli in totale assenza di affidabilità e qualità del servizio offerto. Una situazione insostenibile, secondo gli spedizionieri, che non permette più a caricatori e spedizionieri di svolgere la propria attività al servizio delle imprese produttrici.

"Blank sailing, annullamento unilaterale dei contratti in essere e conseguente impennata dei noli sono tutte scelte che hanno portato a una discontinuità nella supply chain marittima e che ad oggi rallentano la ripresa dell'economia mondiale e del commercio internazionale. Scelte che portano vantaggio esclusivamente a chi le compie, ovvero le compagnie armatoriali. L'aumento vertiginoso dei loro profitti da inizio pandemia ne è semplicemente la prova. Una situazione inaccettabile perché frutto di tutta una serie di esenzioni e sovvenzioni pubbliche di cui godono le compagnie marittime, che permette loro di agire come private company, ma senza dover sottostare alle regole del mercato e della concorrenza" a differenza di quanto accade per tutti gli altri attori della catena logistica aggiunge Moretto. Il riferimento è agli speciali regimi fiscali dei quali godono gli armatori, oltre agli aiuti di Stato e all'esenzione dalle regole antitrust (Consortia Block Exemtpion Regulation), quest'ultima prorogata dalla Commissione Europea proprio la scorsa primavera per altri 4 anni.

"Negli Usa qualcosa sembra muoversi, con la decisione della Federal Maritime Commission di intensificare i controlli per verificare la correttezza del comportamento delle Alleanze armatoriali" ha aggiunto la presidente di Fedespedi. "Chiediamo anche alla Commissione Europea di vigilare, nell'interesse esclusivo dei cittadini europei e per garantire una veloce ripresa dell'economia del





Pagina 1

Foglio 2/2

Vecchio Continente. E per questo chiediamo alle compagnie armatoriali di tornare a garantire un servizio e ad onorare i contratti stipulati prima dell'emergenza Covid".





Pagina 1

Foglio 1/2

Spedizionieri italiani contro i vettori marittimi: "Non aiutano gli approvvigionamenti durante l'emergenza Covid"

"Nel mezzo della tempesta, gli spedizionieri e tutti gli altri attori della catena logistica hanno lavorato instancabilmente, in prima linea, per garantire la continuità degli approvvigionamenti a imprese e cittadini in tutto il mondo. Non si può dire la stessa cosa delle shipping line". Con queste parole la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, commenta favorevolmente <u>l'azione congiunta di Clecat e Esc che con un comunicato stampa hanno voluto richiamare l'attenzione della Commissione Europea</u> sui comportamenti delle compagnie armatoriali, che hanno provocato un aumento vertiginoso del tasso dei noli in totale assenza di affidabilità e qualità del servizio offerto. Una situazione insostenibile, secondo gli spedizionieri, che non permette più a caricatori e spedizionieri di svolgere la propria attività al servizio delle imprese produttrici.

"Blank sailing, annullamento unilaterale dei contratti in essere e conseguente impennata dei noli sono tutte scelte che hanno portato a una discontinuità nella supply chain marittima e che ad oggi rallentano la ripresa dell'economia mondiale e del commercio internazionale. Scelte che portano vantaggio esclusivamente a chi le compie, ovvero le compagnie armatoriali. L'aumento vertiginoso dei loro profitti da inizio pandemia ne è semplicemente la prova. Una situazione inaccettabile perché frutto di tutta una serie di esenzioni e sovvenzioni pubbliche di cui godono le compagnie marittime, che permette loro di agire come private company, ma senza dover sottostare alle regole del mercato e della concorrenza" a differenza di quanto accade per tutti gli altri attori della catena logistica aggiunge Moretto. Il riferimento è agli speciali regimi fiscali dei quali godono gli armatori, oltre agli aiuti di Stato e all'esenzione dalle regole antitrust (Consortia Block Exemtpion Regulation), quest'ultima prorogata dalla Commissione Europea proprio la scorsa primavera per altri 4 anni.

"Negli Usa qualcosa sembra muoversi, con la decisione della Federal Maritime Commission di intensificare i controlli per verificare la correttezza del comportamento delle Alleanze armatoriali" ha aggiunto la presidente di Fedespedi. "Chiediamo anche alla Commissione Europea di vigilare, nell'interesse esclusivo dei cittadini europei e per garantire una veloce ripresa dell'economia del





Pagina 1

Foglio 2/2

Vecchio Continente. E per questo chiediamo alle compagnie armatoriali di tornare a garantire un servizio e ad onorare i contratti stipulati prima dell'emergenza Covid".





Pagina 1

Foglio 1/3

Bruxelles va all'attacco dei porti italiani: "Dovete tassarli"

Zeno D'Agostino (porto di Trieste): "Attenti, così rischiamo di far entrare stranieri in casa". De Micheli prepara controproposta. Ma la disputa fiscale ha enormi implicazioni strategiche

Nonostante un negoziato durato un anno e l'irruenza di una pandemia che ha spezzato i traffici globali, Bruxelles non è arretrata di un millimetro: l'Italia dovrà tassare i suoi porti. "Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi per l'Italia chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse", ha detto la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager comunicando la decisione dell'Ue. Tradotto: le autorità portuali italiane (AdSP) devono pagare dazio, altrimenti si aprirà la strada della procedura di infrazione.

La disputa tra Roma e Bruxelles, iniziata nel 2017 ed entrata nel vivo quest'anno, non è solo di natura fiscale ma ha implicazioni enormi di natura giuridica, economica e soprattutto strategica per il Paese. A gennaio la Commissione ha aperto una indagine contro l'Italia perché non applica l'Ires sulle attività svolte all'interno dei suoi porti. Secondo l'Ue, i porti costituiscono attività economica perché affidano concessioni dietro il pagamento di un canone. Questo canone per l'Ue è assimilabile a rapporto di locazione (e quindi tassabile), per l'Italia invece a una imposta (e quindi per ovvie ragioni non tassabile). Ma a Bruxelles poco importa, perché "la classificazione dei canoni portuali come imposte non è rilevante per determinare se le Asp svolgano una attività economica. Ciò che conta è che sia pagato denaro a fronte di una contropartita". L'esenzione, per Bruxelles, fornisce quindi un "vantaggio selettivo" e integra una condotta di "concorrenza sleale", d'altronde dice sempre la Commissione - altri Paesi in passato si sono dovuti adeguare, come Paesi Bassi, Belgio, Spagna e Francia.

La questione è un po' più complessa. Secondo le norme italiane, confermate da varie pronunce della Cassazione, i porti non svolgono attività commerciali ma sono enti pubblici non economici che regolamentano e controllano le attività svolte dai soggetti operanti nei porti. Loro sì, sono invece sottoposti al pagamento delle tasse. "Il canone delle concessioni viene predeterminato dallo Stato e sui nostri avanzi di amministrazione o utili - spiega all'HuffPost Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste - non abbiamo discrezionalità ma l'obbligo di reinvestirli, salvo la parte che versiamo a Roma, nelle attività dell'Autorità".





Pagina 1

Foglio 2/3

"Quando affidiamo una concessione", continua D'Agostino, che è anche vicepresidente dell'associazione europea di categoria (Espo), "noi non facciamo calcoli di redditività: la legge stabilisce che le aree possono essere concesse solo a soggetti che sviluppano valore per il territorio, progettualità ad esempio con le università, e garantiscano determinati livelli di occupazione. Ragioniamo come lo Stato creando valore per la collettività, non come imprese attente al profitto. Su questi temi c'è una profonda ignoranza, anche a Bruxelles".

Il problema però nasce altrove: tutta la normativa Ue sulla tassazione dei porti è costruita sul modello delle portualità del Nord Europa (Rotterdam, Anversa, Amburgo) basato sulla *corporatisation*, profondamente diverse da quelle del Sud e dell'Italia. La Commissione ha giustificato la richiesta all'Italia ricordando come altri Paesi in passato si siano adeguati. Ma in Belgio la normativa nazionale già prevede che i porti appartengano alle imprese, così come negli altri del Northern Range. La Spagna, dopo un percorso conflittuale analogo a quello italiano, si è adeguata alle richieste di Bruxelles ma successivamente l'autorità portuale di Bilbao ha aperto un contenzioso con la Commissione. Anche in Francia la situazione è ben diversa da quella italiana, perché i porti non sono del demanio ma proprietà delle authority.

Modelli di gestione dei porti				
CARATTERISTICA	Service	Tool	Landlord	Fully privatized
Amministrazione porto	Pubblica	Pubblica	Pubblica	Privata
Infrastrutture	Pubbliche	Pubbliche	Pubbliche	Private
Impianti, costruzioni	Pubblici	Pubblici	Privati	Privati
Fornitura lavoro	Pubblica	Privata	Privata	Privata
Altri servizi	Preval. Pubblici	Misti	Misti	Preval. privati

Fonti: World Bank (2004), Brooks M.R. (2004).

La situazione diventa paradossale quando la si mette sul piano della concorrenza sleale. Mentre il Nord Europa è un mercato chiuso e omogeneo (almeno fino all'entrata in vigore della Brexit), i porti del Sud Europa hanno a che fare ogni giorno con la concorrenza dei porti extra-comunitari del Mediterraneo. "Abbiamo di fronte i porto di Tangeri Med e Port Said che regalano aree agli investitori, non applicano le tasse", dice D'Agostino, "E sono in costruzione altri porti in Algeria e Tunisia. Insomma ci fanno una concorrenza aggressiva". Basti pensare alle norme e al costo del lavoro nelle imprese del Nord Africa. Non solo: il Pireo, sebbene nell'Ue, già gode dei massicci investimenti del colosso statale cinese Cosco che hanno fatto quadruplicare i traffici in pochi anni. In altre parole, il concorrente di Gioia Tauro non è Rotterdam o Anversa, ma il Nord Africa.

I porti del Nord sono morfologicamente e gestionalmente diversi dai nostri. "Sono porti fluviali e fin dalla notte dei tempi svolgono imponenti attività di dragaggio: lì sono considerate di interesse pubblico e non commerciale (quindi tassabile, ndr) dall'Ue perché i problemi dei fondali non riguardano solo il porto ma tutta la rete fluviale del Paese. Per noi che di fronte abbiamo il mare aperto, quelle attività come verrebbero considerate?", chiede D'Agostino.

La ministra dei Trasporti Paola De Micheli invierà presto a Bruxelles una sua proposta di mediazione, nel "dialogo costruttivo in corso per una soluzione adeguata", ha fatto sapere con una nota. "Siamo impegnati a risolvere il tema senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti". L'orientamento italiano, secondo fonti vicine alla questione, è quella di andare verso la doppia contabilità, separando - come richiesto dalla Commissione - le attività





Pagina 1

Foglio 3/3

commerciali da quelle non commerciali, negoziando prima del gennaio 2022 - quando entrerà in vigore la decisione della Commissione - quali far rientrare nell'una o nell'altra categoria.

"Qui il problema non è pagare o meno l'Iva", avverte però D'Agostino. Sono le implicazioni di tipo strategico. Perché la messa a gara delle attività portuali può aprire la strada alle privatizzazioni, in un contesto di certo poco favorevole per l'Italia che non dispone di campioni nazionali nell'industria del mare. "Basta approcci da ragionieri e azzeccagarbugli su questioni strategiche, qui ci sono cinesi e americani che si stanno spartendo il mondo, e l'Europa cosa fa? Si attacca ai cavilli? E lo dico da grande sostenitore dell'Ue".

"Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie" dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra. "Sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra

scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane", conclude Nicolini. "La decisione della Commissione

europea rappresenta una vera e propria mazzata per il settore", ha attaccato Raffaella Paita (Italia Viva), presidente della Commissione Trasporti della Camera.

Se domani il Governo italiano vorrà investire in un porto italiano, dovrà passare per Bruxelles che potrà opporsi. Se invece a voler investire sarà il colosso pubblico cinese, potrà farlo perché considerato un soggetto imprenditoriale. "Qui - attacca D'Agostino - rischiamo che le imprese statali cinesi o di altri Paesi, gonfie di soldi pubblici, entrino a casa nostra per fare quello che a noi non viene più consentito. Attenzione".

I porti italiani già sono stati fiaccati dal Covid. Nel primo semestre di quest'anno, il tonnellaggio dei traffici di è calato dell'11,5% rispetto all'anno scorso, quello dei container del 10% in Teu (ordine di grandezza per i contenitori) per i porti gateway, cioè quelli al servizio di import/export. Non solo le argomentazioni, pure il tempismo della decisione di Bruxelles lascia perciò perplessi.





Pagina 1

Foglio 1/1

Nicolini (Confetra): "Le Adsp non svolgono attività di impresa, Bruxelles sbaglia"

"Sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane" conclude Nicolini.

Roma - "Le Adsp sono pubbliche amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie" dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra, a proposito della "minaccia" arrivata oggi da Bruxelles.

"Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale. Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni".

"Sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane" conclude Nicolini.





Pagina 1

Foglio 1/1

Porti

Roma 04 Dicembre 2020

Nicolini (Confetra): "La UE non puo' tassare le Adsp"

La Commissione si occupi delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi



04 Dicembre 2020 - Roma - "Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie" dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra.

"Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale.

Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni.

Sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane" conclude Nicolini.





Pagina 1

Foglio 1/1

Nicolini (Confetra): "L'Europa controlli i porti degli altri Paesi"

Milano – "Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie" dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra.

"Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale.

Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni.

Sarebbe interessante chiedere conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane" conclude Nicolini.





Pagina 1

Foglio 1/2

Con le AdSP tassate si teme un aumento dei canoni portuali pagati dai concessionari

Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

Sul tema è intervenuto Gian Enzo Duci, presidente uscente di Federagenti e neo vicepresidente di Conftrasporto, dicendo: "Si tratta di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare 'occhiali nordeuropei' per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione".

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica – Conftrasporto, ha affermato "È necessario che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie".

Questa invece la dichiarazione di Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Conftrasporto: "Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale".

È evidente, secondo i tre esponenti di Conftrasporto, che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. "Nelle prossime ore faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé





Pagina 1

Foglio 2/2

stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa" annunciano infine i presidenti di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori.

"Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie" dichiara Guido Nicolini, presidente di Confetra.

"Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale. Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni. Sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane" conclude Nicolini.





Pagina 1

Foglio 1/1

Nicolini (Confetra): "Le AdSP non svolgono attività di impresa, l'UE non può tassarle"

Grido di denuncia da parte del presidente di Confetra, Guido Nicolini L'Europa non può tassare le Autorità di Sistema Portuale sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato - "Controllare le distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi"

ROMA - Tasse europee sui porti italiani interviene il presidente di Confetra, Guido Nicolini "Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano profilo giuridico istituzioni puramente regolatorie". di "Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che parte confluiscono nella fiscalità Conclude Nicolini - "Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che proprie Governo sappia valere Bruxelles le ragioni. Sarebbe interessante chiedere conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane"





Pagina 1

Foglio 1/1

Operatori portuali insorgono contro tasse alle Asp chieste da UE

2020-12-07 13:12:00 Michele Latorre

La reazione è iniziata poche ore dopo la diffusione della nota con cui la Commissione Europea annunciava la richiesta all'Italia di far pagare dal 1° gennaio 2020 le imposte alle Autorità di Sistema Portuale per le attività che non rientrano nei servizi pubblici. Hanno reagito le associazioni delle imprese e i sindacati dei portuali, uniti contro la richiesta di Bruxelles. Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, afferma che le Asp non si possono tassare perché non svolgono attività d'impresa: "Sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie. Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale".

Nicolini ricorda che il Parlamento italiano si è espresso più volte in tale direzione e confida che **'il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni"**. Il presidente di Confetra conclude dichiarando che "sarebbe interessante chieder conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane".

Anche le tre federazioni di Conftrasporto che raccolgono gli operatori interessati al trasporto marittimo (Federagenti, Federlogistica e Assarmatori) hanno espresso la loro opposizione all'imposizione fiscale sulle Asp. Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, afferma che "è un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare 'occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano". Stefano Messina, presidente di Assarmatori, aggiunge che "un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale".

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, precisa che "imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private **senza entrare nel dettaglio delle attività regolate**, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie". I tre presidenti stanno presentando al Governo un dossier dettagliato.

I sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono al Governo, se fosse necessario, di **ricorrere anche alla Corte di Giustizia Europea** contro il provvedimento della Commissione Europea perché "il nostro sistema è sano e trasparente, non si configura alcuna concorrenza sleale e merita il giusto e dovuto rispetto". Le sigle sono preoccupate per la tenuta del sistema portuale e accusano la politica di non essere impegnata per "difendere le sostanziali differenze tra i nostri porti e quelli degli altri paesi UE".

Anche i sindacati **contestano l'equiparazione delle Autorità portuali a imprese**, essendo enti pubblici non economici. Le Asp, precisano le tre sigle, hanno una funzione "assolutamente rivolta al funzionamento dell'ente pubblico e allo svolgimento delle sue funzioni pubblicistiche che non perseguono fini di lucro" e "svolgono funzioni di affidamento e controllo delle attività finalizzate alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale con precisi compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali".

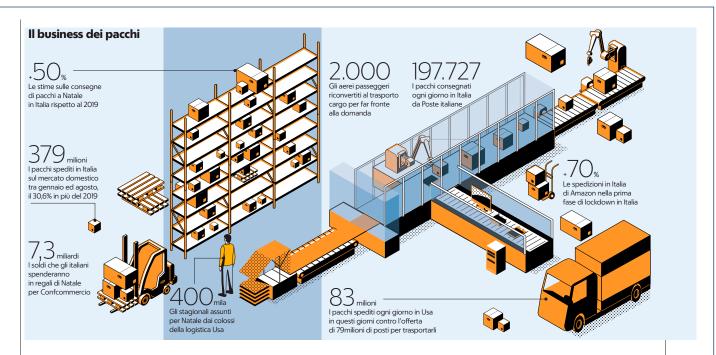
I sindacati aggiungono che si opporranno "con determinazione" alla **trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale in società per azioni.** Esse "devono restare pubbliche a difesa dell'interesse generale affinché i nostri porti possano davvero continuare ad essere asset strategico per il Paese e la stessa Europa".





Pagina 12

Foglio 1/1



Il grande ingorgo di Natale dei regali comprati online

Fra novembre e dicembre in Italia risultano in consegna 70 milioni di pacchi, ma mancano i camion e gli autisti necessari per trasportarli e non bastano nemmeno gli aerei passeggeri trasformati in cargo

di Ettore Livini

MILANO — Mancano camion e autisti. Gli aerei cargo — malgrado viaggino 24 ore su 24 e con la stiva stracarica — non bastano. E Babbo Natale, causa overdose di pacchi, sta lottando contro il tempo per riuscire a consegnare i regali senza ritardi. L'era in cui bastavano slitta e renne per arrivare puntuali al 25 dicembre è un ricordo del passato. La pandemia ha fatto esplodere l'e-commerce. E la corsa della macchina della logistica per star dietro al boom — «in questi giorni ci aspettiamo in Italia un +50% di spedizion i rispetto al 2019», dice Nazzarena Franco ad di Dhl Express Italy — è tutta in salita.

I numeri dell'ingorgo natalizio

I numeri dell'ingorgo natalizio sono impressionanti: negli Usa la domanda a dicembre (dati ShipMatrix) è pari a 86 milioni di pacchi al giorno ma la filiera dei trasporti è in grado di assorbirne solo 79. Come dire che ci sono 7 milioni di spedizioni in eccesso che finiscono in lista d'attesa per le 24 ore successive. In Italia, dicono i tecnici del settore, la situazione (ed è la prima volta) è uguale. E molti dei giganti dell'ecommerce – nel timore di non riuscire a portare i pacchi prima della vigilia – hanno già messo le mani avanti annunciando che sara complicato, in queste feste così particolari, rispettare i tempi di consegna.

«Le aziende stanno facendo tut-

«Le aziende stanno facendo tutto quello che si può per far fronte a questo boom – assicura Silvia Moretto, vice-presidente di Confetra, l'associazione della logistica tricolore –. Ma la flotta e le infrastrutture, vale anche per gli aeroporti, hanno una capacità fisica limitata». Chi può, si attrezza: Ups ha assunto a tempo determinato negli



▲ Lo smistamento

L'impianto di smistamento pacchi del Centro di meccanizzazione delle Poste Italiane di Roserio a Milano Usa 100 mila persone per far fronte a questa valanga di pacchi, Fedex 70 mila. Amazon offre fino a 3 mila dollari di buon-entrata per trovare gli stagionali necessari. Le compagnie aeree – con il traffico passeggeri fermo – hanno riconvertito 2 mila jet in velivoli cargo, togliendo i sedili per stivare le merci. «L'ha fatto persino la Emirates con i suoi giganteschi A380 a due piani!», racconta Giovanni Costantini, senior cargo manager di Sea

Nell'ultimo anno per via del Covid l'e-commerce è aumentato del 30%

alla Malpensa. Poste Italiane — che tra gennaio e agosto hanno consegnato in media quasi 200 mila pacchi al giorno (ma in questi giorni si viaggia con cifre a sei zeri) — hanno rafforzato la flotta aerea e messo in strada per il Black Friday ben 3 mila mezzi. «Dhl ha aumentato la capacità produttiva di 12 volte — spiega Franco — e ha dato lavoro a 800 persone in più in queste settimane».

mane». Lo "shipageddon" – l'Armageddon delle consegne natalizie, come l'ha battezzato il New York Times – ha una spiegazione semplice: l'esplosione, complice la pandemia, della spesa online in ogni angolo del pianeta. Gli americani ordineranno con un clic tra "venerdi nero" e 25 dicembre 189 miliardi di regali, il 33% in più del 2019. L'e-commerce in Italia balzerà nel 2020 del 30% circa a 23.4 miliardi. Nei 30 giorni prima del Natale so

no in consegna nel nostro paese circa 70 milioni di pacchi di cui quasi 15 a Milano e 7 a Torino. Fedex & C. hanno provato a pre-

Fedex & C. hanno provato a prevenire lo tsunami con una campagna per incoraggiare gli acquisti anticipati, accompagnata – come
arma di dissuasione – da sovrapprezzi sulle spedizioni che crescono mano a mano che ci si avvicina
al 25 dicembre. E quasi tutti hanno
iniziato a lavorare 24 ore su 24 e
sette gjorni su sette, anche in Italia. Ma è servito a poco. «Il traffico
di voli cargo a Malpensa è così intenso che qualche volta abbiamo
persino problemi a trovare un parcheggio in piazzola per tutti», ammette Costantini. Il flume in piena
di pacchi in viaggio è monitorato
passo-passo da codici a barre che
garantiscono tempi e modi della
consegna e tutto è cronometrato
al secondo con precisione elvetica. «Ma basta la neve dei giorni
scorsi, un server in panne o la chiusura per una notte di un aeroporto
come è successo a Lamezia a fine
novembre per rischiare di mandare in tilt l'intero sistema», dice un
manager del settore.

Lo stress-test decisivo arriverà

Lo stress-test decisivo arriverà nei prossimi giorni, quando scatterà la corsa ai regali dell'ultimo minuto e aumenterà la pressione su tutta la filiera (e sui centri cittadini paralizzati dai furgoni parcheggiati in doppia fila) per consegnarli entro il 25 dicembre. E una volta arrivati a Santo Stefano – al netto dei pacchi in ritardo da consegnare – non ci sarà tempo per riposare. Archiviato Natale, i giganti del settore dovranno affrontare una sfida ancora più importante: la complessa consegna in ogni angolo del pianeta dei vaccini antiCovid. Il vero regalo che il mondo aspetta da oltre un anno.

©RIPRODUZIONE RISERVA





Pagina 1

Foglio 1/2

Brexit: raggiunta una prima intesa fra Europa e Regno Unito

Fedespedi, la federazione nazionale degli spedizionieri merci, ha <u>postato sul proprio sito web un articolo</u> nel quale rende noto che l'8 dicembre il cancelliere britannico, Michael Gove, e il vicepresidente della Commissione Europea, Maros Sefcovic, hanno trovato l'intesa per un accordo di principio sull'uscita del Regno Unito dal Mercato Unico Europeo risolvendo i temi più spinosi dei negoziati.

Tra questi spicca "la decisione sul futuro dell'Irlanda del Nord che, secondo l'Accordo, resterà nel Mercato Unico Europeo anche se il Regno Unito dovesse firmare un nuovo accordo commerciale con l'Europa".

Il ministro Gove ha confermato, inoltre, "il ritiro delle clausole 44, 45 e 47 dall'Internal Market Bill, il disegno di legge britannico sul mercato interno, come già anticipato da Johnson il 7 dicembre. Le tre clausole riguardanti le dichiarazioni doganali di esportazione e gli aiuti di stato erano, infatti, i punti del disegno di legge fortemente ostacolati dall'Unione Europea".

L'accordo di principio dovrebbe riguardare tutte le seguenti aree: dichiarazioni di esportazione, posti di controllo frontalieri e punti di ingresso specifici per i controlli su animali, piante e prodotti derivati, fornitura di medicinali, fornitura di carni refrigerate e altri prodotti alimentari ai supermercati, chiarimenti sull'applicazione degli aiuti di Stato e sulle modalità pratiche relative alla presenza dell'Ue nell'Irlanda del Nord in virtù del <u>Protocollo su Irlanda del Nord</u>.

"Sono lieto di annunciare che, grazie al duro lavoro con Michael Gove, abbiamo raggiunto un accordo di principio su tutte le questioni relative sulla implementazione dell'accordo di recesso. Ciò garantirà che sia pienamente operativo a partire dal primo gennaio, incluso il protocollo sull'Irlanda" ha commentato il commissario Sefcovic.

La risoluzione delle questioni più controverse, secondo la Federazione degli spedizionieri italiani, dà qualche possibile speranza su ulteriori successi nei negoziati che da alcuni giorni erano supervisionati dal presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, e il primo ministro Johnson. Diritti di pesca, governance dei contenziosi giuridici, ma soprattutto *level playing field*, ossia regole comuni a protezione della concorrenza leale tra imprese restano le tematiche più spinose.





Pagina 1

Foglio 2/2

Von der Leyen e Johnson sono impegnati da alcuni giorni in una sessione di colloqui per arrivare a un accordo commerciale che scongiuri l'ipotesi di un vera e propria uscita "no-deal". Senza accordo, infatti, le relazioni tra Regno Unito e Unione Europea sarebbero regolamentate dalle regole dell'Organizzazione Mondiale del Commercio – Wto.





Pagina 23

Foglio 1/1

IL REPORT

I numeri del settore in Italia

Il settore della logistica in Italia conta circa 100mila imprese con un milione e 500mila addetti. I dati sono stati ricordati da Confetra (la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) nel corso del Tavolo tematico su infrastrutture logistica, organizzato a fine novembre dal Ministero degli Esteri nell'ambito della messa a punto del piano straordinario per la promozione del made in Italy. Le 100mila imprese della logistica producono ogni anno circa 85 miliardi di fatturato, "pari al 9 per cento del Pil". Secondo Confetra, l'Italia è una porta naturale per

l'Europa, ma i porti commerciali, tranne Trieste, scontano una carenza di infrastrutture efficienti. Tanto da far preferire agli operatori stranieri i punti di ingresso del Pireo, di Algeciras e del Nord Europa • (foto seareporter.it)







Pagina 1

Foglio 1/1

Porti

Roma 10 Dicembre 2020

Santi si insedia ai vertici di Federagenti

Da oggi è il nuovo presidente al posto di Gian Enzo Duci



10 Dicembre 2020 - Roma - Alessandro Santi, 54 anni, veneziano, titolare di agenzie marittime operanti nei vari settori sia commerciali che passeggeri, è da oggi il nuovo Presidente della Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatari e Mediatori Marittimi. Succede a Gian Enzo Duci, che ha guidato Federagenti per due mandati. Santi entra nella Giunta di Confetra.

Il passaggio di testimone è avvenuto nel corso dell'assemblea "di Natale", svoltasi quest'anno via web, e ha confermato la volontà di continuità sulla rotta imboccata da Federagenti, in prima linea nell'affrontare tematiche strategicamente importantissime quali la nuova legge professionale, una revisione della legge del 94 di riforma dei porti (che ha dato risultati non entusiasmanti) e la gestione delle risorse per il rilancio dell'economia del Mare anche nella prospettiva di una nuova centralità del Mediterraneo e dell'Italia nel suo mare.

Alessandro Santi, Past President dell'Associazione Agenti Marittimi di Venezia, è anche il coordinatore della Venezia Port Community che raggruppa mondo delle imprese e del lavoro in un fronte comune per la difesa del porto lagunare.

© copyright Porto Ravenna News





Pagina 1

Foglio 1/2

"Flussi di merce più lenti con la Brexit" / INTERVISTA

Napoli - Per la Brexit continua lo stop and go. A gettare ombre su una felice conclusione arrivano le dichiarazioni della ministra Penny Mordaunt della compagine Tory di Boris Johnson: "Non possiamo accettare un compromesso"

di Bianca d'Antonio

Napoli - Per la Brexit continua lo stop and go. A gettare ombre su una felice conclusione arrivano le dichiarazioni della ministra Penny Mordaunt della compagine Tory di Boris Johnson: "Non possiamo accettare un compromesso sul controllo della nostra moneta, delle nostre leggi, dei nostri confini e del nostro pesce. L'unico accordo possibile è uno che rispetti la nostra sovranità". "Eppure - osserva Domenico De Crescenzo, coordinatore della Confetra Mezzogiorno, e presidente del Custom Advisory Body Fedespedi, coordinatore Confetra nazionale e consigliere nazionale albo doganalisti con delega ai rapporti esterni - ci sono voluti ben tre anni, sette mesi e sette giorni perché la Brexit entrasse in vigore il 31 gennaio del 2020.

La prima scadenza era infatti fissata al 31 marzo 2019, poi al 30 novembre ed infine al 31 gennaio del 2020, ma ci sono voluti ancora 11 mesi di negoziati per arrivare forse ad un accordo sui rapporti commerciali e la cooperazione: "Troppo tempo? Forse sì ma se consideriamo - osserva De Crescenzo - che l'accordo di libero scambio tra l'Unione europea ed il Canada ha richiesto sette anni di trattative, si può capire come questi 11 mesi di colloqui e trattative ci lascino un po' perplessi sull'arrivo a dei risultati positivi anche alla luce di dati inconfutabili: infatti, il 45% delle merci che vengono prodotte in Gran Bretagna sono dirette ai Paesi europei mentre provengono dall'Unione europea il 53% delle importazioni britanniche e si prevedono 6.500 camion al giorno in arrivo a Dover provenienti da Calais".

Presidente, cosa cambierà dal primo gennaio con il ritorno dei controlli doganali da e per la Gran Bretagna?

"Dal 1 gennaio 2021 il Regno Unito non farà più parte dell'unione doganale, per cui le formalità doganali prescritte dal diritto dell'unione si applicheranno a tutte le merci che entreranno nel territorio doganale dell'Unione del Regno Unito. Questo avverrà in ogni caso, anche se sarà istituita con il Regno Unito un'ambiziosa zona di libero scambio. Di conseguenza con il ritorno dei controlli doganali, ci sarà un inevitabile rallentamento dei flussi commerciali rispetto ad ora".

Quali le ripercussioni sulle nostre esportazioni?

"Tutti i prodotti esportati dalla Ue verso il Regno Unito e viceversa dovranno essere conformi alle





Pagina 1

Foglio 2/2

disposizioni ed alle norme della parte importatrice e saranno soggetti a tutte le verifiche ed i controlli previsti dalle rispettive normative, conseguentemente ci sarà un rallentamento dei flussi commerciali".

Voi, come organizzazione siete preparati a questi enormi cambiamenti?

"Noi con le nostre organizzazioni ed associazioni ci stiamo preparando a questi cambiamenti epocali aggiornandoci e documentandoci quotidianamente sui documenti e circolari innovative".

E quali saranno i maggiori costi per le aziende?

"Ovviamente sia in Import che export, oltre a Iva ed eventuali dazi, ci saranno dei costi extra inerenti la dogana, i controlli e le varie certificazioni suppletive da aggiungere che precedentemente non erano dovute perché ci trovavamo nel mercato Ue".

E' possibile fare una stima dei maggiori costi provocati dalla Brexit per le nostre esportazioni ed importazioni?

"Al momento no, è proprio questo quello che dobbiamo capire... Dobbiamo ancora attendere".





Pagina 1

Foglio 1/2

Confetra: UE sbaglia di grosso

ROMA – "Le AdSP sono Pubbliche Amministrazioni Centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie" ha dichiarato Guido Nicolini, presidente di Confetra. "Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale.

"Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione – ha aggiunto Nicolini – e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni.





Pagina 1

Foglio 1/3

Cosa sta insegnando alla logistica l'emergenza covid? Se ne parla alla Tavola rotonda del Premio Il Logistico dell'anno 2020

Le lezioni impartite alla logistica dal 2020, un'annata così particolare con il suo terribile strascico pandemico: sarà questo il tema al centro della tavola rotonda che accompagnerà il 16 dicembre 2020 l'assegnazione dei premi "Il Logistico dell'anno", contest con cui da ormai 16 anni a questa parte Assologistica (Associazione nazionale degli operatori di logistica in conto terzi), la sua divisione Assologistica Cultura e Formazione e il magazine Euromerci premiano aziende e manager della logistica e dei trasporti che si sono distinti per aver fatto dell'innovazione il loro punto di forza.

Titolo della tavola rotonda - moderata dal giornalista Michele Latorre (direttore di TrasportoEuropa) - è infatti "Emergenza sanitaria: le lezioni apprese dalla logistica e quelle (forse) ancora da apprendere", nel corso della quale relazioneranno relatori di notevole spessore, a cominciare da Giulio Sapelli, professore ordinario all'Università degli Studi di Milano, che - con un occhio anche a straordinari eventi del passato - analizzerà gli elementi attuali di cambiamento introdotti nel mondo economico dalla pandemia.

Alessandro De Felice, presidente di ANRA, l'Associazione nazionale dei risk manager e dei responsabili assicurazioni aziendali, illustrerà come la logistica abbia reagito al rischio pandemia e in che modo occorra prepararsi per il futuro. Tra i temi affrontati dal direttore generale di Confetra, Ivano Russo, anche il ruolo del settore della logistica e dei trasporti nel contesto del Recovery Fund/ Next generation Eu.





Pagina 1

Foglio 2/3

L'emergenza sanitaria ha avvicinato alcuni operatori all'intermodalità, ma quanto resterà di tale "positivo" cambio di passo? Questa è una delle questioni che invece verranno analizzate da **Umberto Ruggerone, vice-presidente di Assologistica.**

Il ruolo strategico della tecnologia anche in ambito logistico è apparso chiarissimo nel corso del primo lockdown. E di logistica 4.0 parlerà Annamaria Di Ruscio, amministratore delegato di Netconsulting Cube, che illustrerà i risultati di uno studio condotto tra i soci di Assologistica per valutarne il livello di maturità tecnologica. Piercarlo Benetti, associate partner di Logistics Reply, e Andrea Carlini, sales manager Supply Chain Management Solutions di Engineering, proporranno - fra l'altro - soluzioni e casi di successo grazie all'apporto della tecnologia anche in presenza di situazioni emergenziali.

Cruciali sono inoltre i temi della logistica sanitaria e della distribuzione dei vaccini anti-covid. Del primo discuterà Alessandro Pacelli, presidente della Commissione Logistica Sanitaria di Assologistica, mentre del secondo si occuperà Marco Nava, operations excellence VP director di DHL Supply Chain Italy.

Seguirà la relazione di Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council, che illustrerà i cambiamenti ulteriormente innescati dalla pandemia in ambito logistica urbana, mentre Alessio Totaro, partner dello Studio Legale RP Legal & Tax, parlerà delle modifiche normative chieste da Assologistica per consentire al settore di far fronte adeguatamente all'emergenza in atto. Le reazioni del mercato immobiliare logistico alla pandemia e i suoi possibili cambiamenti strutturali saranno al centro dell'intervento di Elena Di Biase, head of logistics capital market di JLL.

Tavola rotonda e assegnazione dei premi Il Logistico dell'Anno si terranno il 16 dicembre 2020 (ore 9,30-13,00) completamente in modalità streaming online.

L'evento è pubblico, ma occorre registrarsi qui:

https://www.euromerci.it/premio-logistico-anno-2020.html

al fine di consentire agli organizzatori di fornire a tutti i partecipanti il link per accedere alla registrazione dell'evento.





Pagina 1

Foglio 3/3

L'evento si potrà vedere anche in differita nel sito web di Assologistica www.assologistica.it

Per informazioni e chiarimenti, contattare la segreteria di Assologistica allo 026691567, email: milano@assologistica.it.





Pagina 1

Foglio 1/3

L'export Made in Italy è "schiavo" dei colossi stranieri. Lo studio Srm

Nel 73% delle esportazioni tutte le fasi sono gestite da compratori esteri: così l'Italia perde più di 150 miliardi di valore e danneggia le sue PmI

By Claudio Paudice

Le imprese italiane sono "schiave" dei colossi stranieri della logistica: smacco doppio per l'Italia, secondo Paese manifatturiero in Europa con una economia orientata all'export. Il dato è eclatante, soprattutto se si confronta con quello di Germania, Francia e Spagna: come riporta una analisi SRM, il 73% delle esportazioni italiane avviene senza alcuna forma di controllo delle imprese produttrici su tutte le fasi del trasporto dall'origine a destino. Negli altri Stati Ue, la percentuale è pari solo al 30%.

In gergo si parla di clausola "franco fabbrica" (Ex Works nella codificazione del commercio internazionale) e indica il mancato controllo del processo logistico per la merce esportata. Vuol dire che il compratore estero di prodotti italiani si fa carico del ritiro della merce nella sede di produzione, e da lì stabilisce autonomamente tutte le fasi del trasporto, quali aziende impiegare, quali corridoi stradali o rotte marittime o aeree seguire, a quali compagnie di navigazione o aeree affidarsi, in quali porti o aeroporti far scalo, infine quali finanziamenti attivare e quali fideiussioni stipulare. In altre parole, quella italiana è una (quasi) totale rinuncia al sempre più strategico business logistico e alla annessa creazione di valore. Tenendo conto che attualmente le aziende italiane del settore fatturano circa 85 miliardi di euro l'anno, la scarsa presenza nel mercato logistico le porta a "privarsi" di circa 170 miliardi potenziali che vanno invece nelle casse dei big stranieri.

L'analisi del Centro Studi SRM effettuata per conto del porto di Genova, Savona e Vado, con un campione di 500 imprese manifatturiere del Nord Italia rappresentative del 50% del valore aggiunto del Paese (circa 770 miliardi), è stato presentato al convegno "Import-Export marittimo di merci containerizzate: un futuro da Schiavi?" organizzato da Camera di Commercio di Genova e AdSp del Mar Ligure Occidentale con il supporto tecnico di CISCo e Promos Italia. "Il titolo è provocatorio - spiega Filippo Gallo, presidente del CISCo - significa "schiavi" di una logistica in mano ad altri, che vuol dire per le imprese manifatturiere italiane perdere competitività e per la logistica italiana lavoro e fatturato". Secondo il campione il 73% delle esportazioni italiane





Pagina 1

Foglio 2/3

dell'area del Nord Italia (Genova è il primo porto di export per il 50% delle aziende e primo di import per il 70%), contro il 30% di quelle tedesche, francesi e spagnole viene venduto "franco fabbrica". In Veneto la percentuale sale al 91% e al 76% in Lombardia.

Il franco fabbrica

Le imprese non controllano il processo logistico nelle loro attività in export; la clausola ex-Works (o Franco Fabbrica) prevale nel 73% delle imprese.



Clausole contrattuali utilizzate prevalentemente in attività di export

A livello regionale si notano talune differenze interessanti, l'ex-Works è utilizzato per esportare soprattutto dalle aziende del Veneto (91%) e della Lombardia (76%) mentre l'Emilia-Romagna utilizza anche la clausola Cif e il Piemonte adotta pariteticamente le clausole Ex Works e Cif.

Srmexw

La questione delle esportazioni Ex Works è un problema annoso. Il tessuto industriale italiano formato da pmi e centrato da sempre sulla qualità del prodotto, ha posto tradizionalmente poca attenzione alla fase logistica, delegandola ai compratori. Come rileva un report di Fedespedi, "questa scelta condiziona inevitabilmente la capacità delle pmi di essere presenti sui mercati esteri". Questo perché l'azienda venditrice (italiana nel caso di specie) non ha alcun controllo sulla qualità dei servizi logistici che contribuiscono alla reputazione del prodotto. E il prezzo finale viene determinato anche sulla base dei servizi di trasporto, in un mercato sempre più interconnesso e concorrenziale. "Il compratore estero a cui viene delegata l'organizzazione della catena logistica si avvarrà verosimilmente dei servizi erogati dalle imprese del proprio Paese. Ciò rappresenta una perdita di opportunità di business per le nostre aziende", rileva Fedespedi.

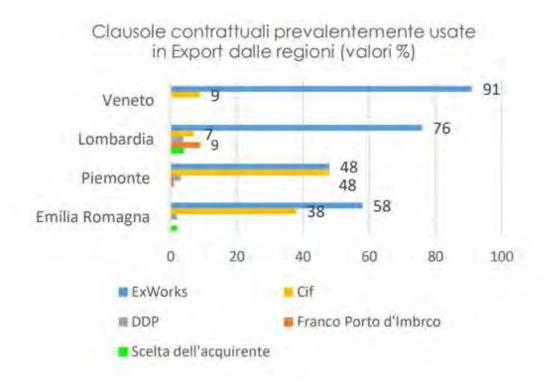
L'Italia è l'unico grande Paese Ue a non avere un campione nazionale della logistica, il grande peccato originale che rischia di costare caro nell'era della nuova via della Seta, del 5G, della Brexit e dei grandi cartelli armatoriali, per fare qualche esempio. Per dire, Dhl è nata 25 anni fa dalle Poste tedesche, DB dalle Ferrovie tedesche; e poi Hapag Lloyd, Eurokai Contship, Lufthansa Cargo. Gli altri Paesi non sono da meno: la Francia ha CMA CGM, uno dei quattro colossi del mare, dopo Maersk che fa il 50% del Pil danese, mentre la svizzera Hupac è accompagnata passo passo dal governo federale. Per non parlare delle grandi imprese di Stato cinesi come Cosco, CCCC eccetera. Tutti questi colossi hanno alle spalle i rispettivi Stati di appartenenza, l'Italia invece sta pagando anni di negligenza verso il comparto logistico che ne hanno fatto l'unico Paese del G7 senza attori in grado di presidiare gli interessi nazionali sui mercati globali.





Pagina 1

Foglio 3/3



Fonte: SRM

SRMsrm

"Le imprese italiane - dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione delle aziende logistiche - non hanno mai avuto dei big player nazionali a capo delle filiere. Ma qui soprattutto perde il nostro Paese che delega ad altri scelte strategiche nella costruzione di un sistema logistico fondamentale per lo Stato". I risvolti strategici sono enormi e si sono palesati brutalmente all'alba della pandemia quando il Governo ha fatto non poca fatica a far arrivare in Italia i carichi di mascherine bloccati puntualmente nei Paesi di transito.

E lo si vedrà ancora di più con i vaccini anti-Covid. Il farmaco che in molti Paesi già viene somministrato, della azienda americana Pfizer e tedesca BioNTech, è stato venduto "franco destino": vuol dire che è in capo alla multinazionale del *pharma* l'onere del trasporto (attraverso i colossi guarda caso americani UpS e FedEx) fino ai centri di stoccaggio e somministrazione, i famosi trecento presidi ospedalieri individuati dalla struttura commissariale di Domenico Arcuri e dalle Regioni

"Gli altri Paesi - continua Russo - 'spingono' le loro imprese a vendere nel mondo sempre franco destino, così da allungare la catena del valore, controllare il mercato delle tariffe per i servizi logistici, comandare la filiera integrata della produzione e della distribuzione". Un mercato, quello logistico, integrato sempre più verticalmente e perciò caratterizzato da big player che invadono la filiera con "prepotenza" commerciale. Per questi colossi il mero trasporto è solo uno dei tanti business, e nemmeno il più strategico rispetto alla gestione di determinati servizi, materiali e immateriali, e soprattutto alla partecipazione nel capitale di infrastrutture rilevanti, come hub e terminal, porti, retroporti e interporti. Un insieme di affari dalle implicazioni cruciali che conferisce loro un potere contrattuale di rilievo anche nei confronti di autorità politiche e di regolamentazione nazionali. Su questo versante il sistema italiano, con la sua assenza nel mercato globale, appare totalmente sguarnito.





Pagina 20

Foglio 1/1

GUIDO NICOLINI II presidente di Confetra: «La perdita dei volumi si attesterà sul 10%»

«È stato il periodo più duro dopo 12 anni di crisi Ma nel 2021 per la logistica arriverà la svolta»

L'INTERVISTA

Alberto Ghiara / GENOVA

i è riunito ieri l'ultimo comitato di presidenza dell'anno di Confetra.
«Un anno duro», il 2020, come lo definisce il presidente della confederazione dei trasporti e della logistica, Guido Nicolini, che ricorda che le imprese del settore «non si sono mai fermate», garantendo la distribuzione dei beni essenziali, ma a volumi ridotti e«con un peso notevole sui fatturati», visto che a fine anno «la diminuzione complessiva dei volumi movimentati si attestrà attorno al 10 %».

Che previsioni fate per il 2021?

«Siamo ottimisti e fiduciosi. L'economia si era già rimessa in moto tra maggio e luglio. Mi pare anche la peak season pre-natalizia stia andando meglio del previsto. Se sapremo fare bene come sistema paese, tra Recovery plan nazionale e nuovo Ciclo di programmazione di fondi europei 2020-2027, il 2021 potrebbe davvero essere l'anno che avvia un'auspicata svolta dopo 12 anni di stagnazione».

Che effetto avrà la Brexit?
«Dipende dalla possibilità o
meno che si trovi un'intesa tra
Londra e Bruxelles. I due mercati sono molto integrati tra loro. Praticamente il Regno Uni-

to compone il 50% del suo commercio internazionale conl'Europa. Sarebbe paradossale trattare, da un giorno all'altro e dopo 50 anni, le reciproche importazioni e esportazioni come flussi merci che avvengono tra Paesi completamente "terzi"».

Quali sfide e quali rischi dovrà affrontare la logistica italiana per farsi trovare pronta nella distribuzione dei vaccini?

«Per la logistica del pharma è la più importante sfida della storia. Ma siamo fiduciosi: l'Italia è il secondo Paese Europeo esportatore di farmaci, abbiamo know how, professionalità, eccellenze, equipment, infrastrutture per raccogliere taPRESIDENTE

«Dobbiamo fare una riflessione seria sulla competizione: o è leale oppure si farà largo la legge della giungla»



le sfida. Lavoreremo, come da sempre, con le grandi imprese farmaceutiche». Nel 2020 alcuni settori del-

Nel 2020 alcuni settori dello shipping, come i vettori marittimi, sono andati meglio di altri da un punto di vista finanziario, creando anche qualche malumore. Che cosa ne pensa?

cosa ne pensa?

«Sul tema del necessario equilibrio regolatorio, dalle vicende antitrust agli aspetti fiscali, negli stessi ambiti nei quali agiscono diversi attori della filiera, va fatta una riflessione serena, ma seria. Una riflessione "istituzionale", in chiave comunitaria europea oltre che nazionale. O la competizione è fair, oppure è legge della giungla. Poi c'è la dimensione "industriale" del problema. L'economia mondiale va verso la disintermediazione, l'altissimo tasso di innovazione tecnologica e digitale, la sostenibilità spinta, l'esaltazione del valore dei dati informativi quasi più preziosi dei beni fisici trasportati, le integrazioni verticali che producono grandi player consolidati e leader difiliere e di mercati».—





Pagina 4

Foglio 1/1

PARLA STEFANO VISINTIN

«Trieste, il porto resiste e cresce grazie al lavoro della sua comunità»

Tra i piani di crescita individuati per le banchine c'è anche Railway Terminal and Lng Facility (Rtalf)

«Trieste è il porto di riferimento in Adriatico sia per i mercati del Centro-Est Europa che per tutte le merci che vengono movimentate con l'Oriente», dice Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia. Secondo Visintin, tuttavia, il vantaggio dello scalo giuliano non è solo geografico. «Trieste resiste e cresce, nonostante la contrazione dei traffici a livello globale, dovuta alla situazione di emergenza da Covid-19. Segno che la comunità portuale sta lavorando bene altrimenti questi risultati si potrebbero vedere anche negli altri scali adriatici, in primis quelli nostri competitor come i porti di Fiume e Capodistria», spiega. Trieste progetterà il cold ironing per il Molo V, la Piattaforma logistica e le banchine del porto di Monfalcone. Questo permetterà di fornire elettricità da terraferma alle imbarcazioni ormeggiate in banchina, completando la progetta-

zione per fornire il cold ironing a entrambi gli scali dell'Autorità di sistema, dopo aver già completato gli studi per il Molo VI, relativi al progetto Talknet, il Molo Bersaglieri e il Molo VII mediante i progetti europei Metroe Susport.

diante i progetti europei Metroe Susport.

«Lo svilupo di progetti di questo tipo - aggiunge il presidente regionale di Confetra - testimonia la vera crescita del nostro scalo che non si limita esclusivamente a investire sulla crescita dei volumi di merce». Tra gli ultimi piani di crescita individuati per le banchine triestine c'è anche Railway Terminal and Lng Facility (Rtaff): il primo progetto, del valore complessivo di sei millioni di euro di cui 326mila destinati al porto triestino per la Piattaforma logistica. Le iniziative principali del piano saramo progettare e redigere la documentazione per la valutazione dell'impatto ambientale del nuovo terminal ferroviario a servizio della



Il porto di Trieste, una delle infrastrutture strategiche dell'economia italiana

Piattaforma logistica; la progettazione preliminare di un deposito di stoccaggio di Lng in porto e la definizione dell'architettura di un sistema di scambio dei dati elettronici tra il nuovo terminal ferroviario e il Port Community System dell'Autorità di sistema portuale. Il progetto sarà finanziato al 50% da fondi europei e sarà completato entro maggio 2022. «Stare al passo con tutte le novità che interessano il nostro comparto – sottolinea Visintin – è determinante per consentire al porto di

programmare anche nel lungo termine quelle che saranno le principali esigenze di chi opera in banchina. Credo che in Nord Adriatico e in particolare nella nostra regione si continuare ad investire sull'integrazione del porti e interporti regionali, sulla valorizzazione del regime dei punti franchi anche quale occasione di sviluppo industriale e strumento per contrastare la delocalizzazione delle aziende e sul ruolo dell'Agenzia delle Dogane a supporto dell'iniziativa imprenditoriale e dello svi-

luppo economico della comunità regionale. La coesione tra gli attori della logistica – dichiara – è fondamentale nell'indicare proposte concrete e precise a supporto dell'azione dei referenti politici regionali e nazionali». Uno dei più importanti passi in avanti per lo sviluppo dello scalo giuliano, secondo il presidente regionale di Confetra, è stato fatto nei mesi scorsi grazie alla firma dell'accordo con Hhla di Amburgo, quando il porto ha confermato la sua vocazione internazionale. «Ora

 chiude - siamo il punto di interesse di uno dei maggiori porti europei. Auspichiamo che questo grande investimento non si esaurisca in banchina ma coinvolga tutta la città».

Conun investimento di oltre 150 milioni di euro, reso possibile dall'apporto finanziario dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per 99 milioni di euro, il progetto della Piattaforma Logistica è nato per rispondere al trend di crescita del traffico merci dello scalo giuliano.





Pagina 5

Foglio 1/1







Pagina 1

Foglio 1/1

IV HUAL I

Le mani straniere sull'export

Pistacchi a pagina 13

IN BALLO IL FUTURO DI UN'INTERA FILIERA

Mani straniere sulla logistica, si rischia un «futuro da schiavi»

Allarme da uno studio commissionato dal porto: il 73% dell'export italiano è controllato dall'estero

Diego Pistacchi

■ Ci attende «un futuro da schiavi». È una provocazione forte quella lanciata leri a Genova durante un convegno organizzato da Camera di Commercio di Genova e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale con il supporto tecnico di Cisco. Centro Internazionale Studi Containers e di Promos Italla, società per l'internazionalizzazione del sistema camerale. L'allarme riguarda gli scambi commerciali e più precisamente la filiera logistica, quella che vede nei porti i punti di riferimento principa-Il ma che si sviluppa attraverso tutta una serie di attori che sono imprese, ricchezza e posti di lavoro.

Un futuro da schiavi perché, secondo un'analisi di Srm commissionata dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, «la logistica italiana sta perdendo il controllo del produtto traliano». Altri Paesi «controllano» la merce quasi dal produttore al consumatore, l'Italia no. «Il 73% delle esportazioni italiane, contro il 30% di quelle tedesche, francesi e spagnole viene venduta "franco fabbrica": cioè il ritiro avviene allo stabilimento del produttore Italiano è tutte altre fasi del trasporto vengono decise dal compratore estero, che decide chi utilizzare per Il trasporto, dove far transitare la merce, che linea marittima usare, con chi assicurare le merci e che banche usare per finanziare il pagamento delle merci e le eventuali garanzle», è la verità che

emerge con preoccupante durezza.

L'emergenza Covid e il necessario supporto alla ripartenza richledono scelte azzeccate per recuperare Il ruolo dei player nazionali. Perché questo vorrebbe dire, per restare a un facilmente intuibile esempio locale, riuscire a far viaggiare le merci verso l'estero con spedizionieri liguri, che scelgono agenti mariitimi e porti liguri con tutti i servizi portuali connessi. E pal ancora interporti e aziende di stoccaggio e smistamento presenti nel Nord Ovest, tra Liguria e Basso Plemonte.

Alessandro Panaro, di Srm, ha spiegato lo studio, mentre Sergio Bologna, consigliere di Cisco, ha fornito una lucida analisi dell'evoluzione del mercato della logistica Italia-





Pagina 13

Foglio 1/1

na negli ultimi 30 anni. «Con questa iniziativa - commenta il presidente della Camera di Commercio di Genova Luigi Attanasio - inauguriamo una nuova stagione di collaborazione con la nostra Autorità Portuale di Sistema che si propone di raggiungere, grazie a Promos Italia, le imprese esportatrici della parte più produttiva del Paese e fornire loro le conoscenze e l'assistenza necessaria per assumersi il rischio (ma anche il profitto) del trasporti fino al porto d'imbarco, e anche ol-

Un punto di partenza, quello fissato ieri a Genova, che tutte le istituzioni presenti cercheranno di portare a chi dovrà individuare scelte strageiche in grado di invertire un trend pericoloso. Tra gli altri erano presenti il direttore generale dell'Agenzia Dogane e

Monopoli, Marcello Minenna, Silvio Ferrando che a nome dell'Autorità di sistema portuale ha sostituito il presidente Paolo Emilio Signorini trattenuto da altri impegni. Accanto a loro i vertici di Cisco, Filippo Gallo, di Confetra, Ivano Russo, di Spediporto, Alessandro Pitto, di Assagenti, Paolo Pessina, il vice direttore politiche industriali di

Confindustria, Giuseppe Mele e il direttore tecnico di Siat, Alessandro Morelli.

L'importanza di una necessaria svolta è stata colta proprio dall'Autorità di Sistema Portuale. Il presidente Paolo Emilio Signorini ha fatto pervenire il proprio accordo sulle scelte strategiche sollecitate. «I settori trasportistico e portuale hanno mostrato di essere resilienti nel corso di questa pandemia e sono pronti a ripartire dopo i rallentamenti causati dal Covid-19 - spiega Palazzo San Giorgio -. I porti di Genova e Savona non si sono mai fermati e hanno confermato imponenti investimenti sia lato terra che lato mare per migliorare e rendere più fluido, efficiente e competitivo l'ac-

cesso ai terminal. Ed anche le infrastrutture immateriali sono state e saranno al centro dell'attenzione, con lo sviluppo deciso della digitalizzazione delle procedure e dell' interfaccia con l'utenza, sino ai caricatori ed i ricevitori di ultima istanza. Importante quindi portare avanti ogni sforzo di collaborazione fra soggetti istituzionali, come quello con la Camera di Commercio di Genova, con l'obiettivo comune di sviluppare anche un marketing istituzionale nell' ottica di rinsaldare le relazioni con le filiere produttive del nord Italia che sono da sempre la vera forza di mercato del porto, oggi più che mai di fronte alla necessità di fare innovazione logistica». Il presidente Cisco, Filippo Gallo, ha confermato di essere pronto a mettere a disposizione tutte le competenze del centro «per supportare le aziende italiane nell'importante sforzo di recupero delle funzioni logistiche. In particolare Cisco, si concentrerà sull'expertise maturato nel settore dei traffici containerizzati a temperatura controllata».







Pagina 1

Foglio 1/2

Vaccini anti-Covid: da gennaio al via la distribuzione. Trasporto aereo e logistica del pharma uniscono le forze

Milano – Trasporto aereo e logistica del pharma uniscono le forze per organizzare al meglio la filiera di approvvigionamento e distribuzione dei vaccini anti-Covd-19 e si mettono a disposizione di governo, commissario straordinario e autorità competenti.

Con questo obiettivo Anama, PharmacomItalia, Assaeroporti, Assaereo, IATA, Assohandlers, Assoram, Ibar e AICAI hanno deciso di costituire un Tavolo di lavoro congiunto sulla logistica vaccini anti-covid19. Il trasporto per via aerea, infatti, sarà la modalità principale scelta per l'importazione del vaccino, che necessita di tempi rapidi ed elevati standard di sicurezza: condizioni che il cargo aereo può ed è abituato a garantire.

"La distribuzione dei vaccini anti-Covid19 comincerà presumibilmente già a gennaio 2021 e in soli tre mesi saranno distribuite 30 milioni di dosi di vaccino. È evidente che ciò richiederà uno sforzo straordinario per il settore del trasporto merci aereo e un coordinamento tra gli attori della filiera – vettori, spedizionieri, operatori degli hub aeroportuali e degli hub logistici di magazzino e il settore farmaceutico – afferma Alessandro Albertini (nella foto), presidente di Anama (associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra) e portavoce del tavolo in rappresentanza di tutte le associazioni che hanno aderito all'iniziativa -. La costituzione del Tavolo congiunto è il segno concreto che il sistema Italia c'è e che gli operatori sono pronti ad affrontare questa sfida storica mettendo al servizio del Paese il proprio know-how. L'Italia è il secondo Paese europeo per volume di export di prodotti del pharma: abbiamo, dunque, l'esperienza e le skills per gestire le reti di stoccaggio e distribuzione dei vaccini".

Al governo, inoltre, le associazioni chiedono misure ad hoc per garantire la fluidità della catena logistica: corridoi preferenziali per il trasporto dei vaccini, procedure di sdoganamento che consentano di ridurre le tempistiche delle operazioni negli hub logistici di destinazione, interventi tempestivi per risolvere eventuali criticità di congestionamento ai confini.

"Accogliamo con favore il Tavolo di lavoro congiunto e confidiamo nel supporto del governo italiano per garantire un trasporto efficiente e sicuro dei vaccini Covid-19. IATA ha pubblicato una guida che fornisce raccomandazioni ai governi e alla catena logistica in preparazione di quella che sarà l'operazione più grande e complessa di logistica globale mai intrapresa. Fornire miliardi di dosi di un vaccino che deve essere trasportato e conservato in uno stato congelato seguendo rigorosi requisiti di temperatura controllata in modo efficiente in tutto il





Pagina 1

Foglio 2/2

mondo comporterà sfide logistiche estremamente complesse lungo tutta la filiera. Una stretta collaborazione tra industria e governo sarà fondamentale per il suo successo", afferma Rafael Schvartzman, vicepresidente regionale della IATA per l'Europa.

"La filiera della logistica health, che Assoram rappresenta, plaude alla sinergia tra le sigle del Tavolo di lavoro congiunto. La distribuzione dei vaccini covid-19 ma in generale le nuove sfide che abbiamo davanti impongono approcci integrati tra le Filiere e con le Istituzioni. Una questione di "metodo", oltre che di sostanza, che Assoram ribadisce con forza mettendo a disposizione esperienza e know how", precisa Perluigi Petrone, presidente di ASSORAM, operatori logistici e commerciali pharma e salute.

"È una sfida complessa, nuova in termini di rete di distribuzione e commodity da movimentare, ma che ancora una volta mette in luce il ruolo prezioso ed essenziale degli spedizionieri e degli operatori delle filiere logistiche" chiude il presidente Albertini.





Pagina 1,46

Foglio 1/2

.lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Formazione indirizzata verso la modalità virtuale

Mauro Pizzin - a pag. 46

Formazione, Allo studio l'uso di risorse del Fnc per "coprire" ore di lavoro per la formazione e contributi. Per i principali fondi interprofessionali la pandemia ha segnato il passaggio alle attività in ambiente virtuale e la nascita di piattaforme dedicate

Fondi paritetici, sinergie con il Nuove competenze

Pagina a cura di Mauro Pizzin

demergenza epidemiologica hacomplicato l'erogazione della formazione continua, ma nonl'ha bloccara. Adirlo sono i numeri di alcuni dei più grandi fondi interprofessionali, che inquesto periodo hanno dovuto cambiare le modalità con culimpartire la formazione e ora sono chiamati a interagire con il Fondo nuove competenze (Fnc), introdotto dall'articolo 88, comma 1, del decreto Agosto (Dl n. 104/2020).

Rispetto alla scorsa primavera (si leggailSole 24 Ore del 15 aprile 2020), le risorse erogate da questi fondi - istituiti con la legge n. 388/2000 e finanziati con parte del contributo obbligatorio per la disoccupazione versato dalle aziende all'Inps - non hanno, infatti, subito mutamenti di rilievo.

Per quanto concerne le modalità di erogazione della formazione, secondo Fondimpresa-costituita da Confindustria. Cgil, Cisl e Uil e a cui aderiscono 208milaaziendeeoltre 4.8 milioni di lavoratoridelcompartoindustriale-l'applicazione della formazione a distanza (Fad)oinambientevirtualehamessoin luce le opportunità di questa modalità formativa, ma anche evidenziato numerose questioni normative e amministrative da affrontare, così come le soluzionitecnologiche per rendere agevole la gestione tecnico amministrativa. Il fondo-che per il 2021 ha un budget di 263,5 milioni - ha quindi annunciato che il prossimo anno la vorerà al Conto formazione digitale per definire un nuovosistema di regole che consentano digestire le attività di formazione che le aziende svolgono in ambienti virtuali.

Nel caso del fondo For.Te. – promosso da <u>Confcommercio</u>, <u>Confetra</u>, Cgil, Cisle Uil, acui aderiscono 132mila aziende e 1,4 milioni di lavoratori del terziario – con una dote 2020 che ammonta a 143 milioni, per quanto riguar-





Pagina 1,46

Foglio 2/2

dainuoviavvisiemanati trail 2020 e il 2021 (83 milioni impegnati), le prime scadenze hanno avuto una risposta sopra ogni previsione. Nonostante la possibilità di convertire le attività da formazione d'aula in Fad, siè però assistito a una diminuzione di oltre il 40% delle attività rispetto al 2019. Un calo dovuto sia alla chiusura delle aziende durante il periodo del lockdown, sia alla specificità degli interventi formativi, soprattutto se riferiti ad alcune categorie merceologiche e ad alcune tipologie di corsi con una parte applicativa difficilmente trasferibile da remoto.

Per Fondirigenti, fondato da ConfindustriaeFedermanager, con 14milaimprese e 78mila dirigenti aderenti e un budgetda 33milioni peril 2021, gli investimentidiretti delle aziende hanno risentito della pandemia, con una flessione del 30% delle domande tramite il Contoformazione, acui hafatto da contraltare un incremento consistente delle risorse messe a disposizione attraverso gli Avvisi, con richieste di finanziamento per oltre il doppio degli stanziamenti previsti. Sul piano applicativo Fondirigenti ha registrato una triplicazione di pianierogaticon Fad, che ha agevolato intraprendendo anche un percorso di digitalizzazione delle procedure attraversouna piattaforma dedicata, con la sola firma digitale del rappresentante legale dell'impresarichiedente il piano.

Una maggiore sensibilità delle impreseperla formazione a distanza è stataregistrataintuttiisettorianchedaFonarcom fondocostituitodaCifaeConfsal, chelaritiene uno strumento utile e pratico. Una scelta, quella in direzione del digitale, che il fondo ha fatto anche per il monitoraggio e la rendicontazione della formazione, con conseguente semplificazione delle procedure burocratiche. In termini economici l'impegno economico di Fonarcom a favore delle 165milaaziende aderentie a più di imilione di lavoratori del terziario, artigianato e delle Pmi coinvolti, con la messaa disposizione diquasi 85 milio-

ni, si conferma importante.

Inquesto contesto si innesta anche

il Fondo nuove competenze, destinato a supportare la formazione dei dipendenti delle aziende che stipuleranno, peroraentroil 31 dicembre, unaccordo collettivo di rimodulazione dell'orario di lavoro per mutate esigenze onganizzative e produttive con la previsione dei progetti formativi, il numerodeilavoratoricoinvoltie delle ore di lavoro destinate alla formazione. Al nuovo fondo - facente capo all'Anpal con una dote di 730 milioni - possono partecipare anche i fondi interprofessionali attraverso il finanziamento di azioni su conto formazione e la pubblicazione di avvisi per la concessione difondiper la realizzazione di attività formative su Conto sistema che abbianogli stessi obiettivi del Fnc.

Perle aziende si trattadi unadoppia opportunità: se i fondi interprofessionali finanzieranno i piani formativi,

l'Fnc garantirà la copertura del costo del lavoro per le ore destinate alla formazione alivello di retribuzione, contributi previdenziali e assistenziali.

Il nuovostrumento è oggetto di studio da parte di Fondimpresa, che sta apprestando le modalità operative attraverso cui rendere agevole la fruizione dei finanziamenti anche da parte delle aziende aderenti che accedono alle risorse del Conto formazione, attraverso la creazione di un canale dedicato e sospendendo, nella attuale fase e limitatamente a que sta fatti specie, l'obbligo del concorso al finanziamento delle attività formative ammesse per almeno un terzo del costo complessivo.

Anche For, Te. sta studiando i possibili interventi, dadeliberare pol in Cda, con l'auspicio, visti i tempi molto stretti previsti dal decreto, che arrivi una proroga all'attuale termine del 31 dicembre.

L'opportunità è stata nel frattempo già colta da altre realtà come Forma-

zienda, istituita da Sistema Impresa e Confsal con nomila imprese e 775 mila lavoratori aderenti, in prevalenza del terziario, la quale nel 2020 ha stanziatorisorse per 30 milioni (più altri 10 da avanzi di gestione). L'Avviso 5/2020 da 10 milioni è stato, infatti, avviato in sinergia con l'Fnc.

La stessa scelta è stata fatta, con l'Avviso Femí 2021, da Fonditalia, realtà promossa da Ugle Federterziario con più di 128 mila aziende aderenti appartenenti adiversi settori, localizzate prevalemente al Sud e nelle Isole, l'89% delle quali micro imprese, oltre 752 mila lavoratori interessatie unadotazione peril 2020 di u milioni. L'avviso, approvato il 25 novembre, ha una dotazione di 6 milioni e ha stabilito l'abolizione permanente del cofinanziamento da parte delle imprese che optino per aiuti di importanza minore.

L'intreccio complesso fra i soggetti coinvolti nell'iter di accesso e nella gestionedellerisorsedell'Fnc, incuisono chiamati in causa Stato, Regioni, Inps, Anpal, partisociali efondi interprofessionalirischia, tuttavia, direndere difficilel'accessoal nuovo fondo specie nel casi di micro e piccole imprese. È quanto ritieneCifa, costituente per parte datorialedi Fonarcom, la quale, pur salutando con favore l'iniziativa governativa. ritiene che il dialogo tratutti questi attori rischi di determinare lungaggini burocratiche: daciò la richiesta alla ministradel Lavoro di una revisione normativa che affidi la gestione delle risorse agli stessi fondi interprofessionali.

Per Fondirigenti - che si augura di poter collaborare in maniera efficace con l'Fnc - ora come ora, invece, il nuovo Fondo non appare adeguato alle esigenze dei dirigenti sia perché prevede il rispetto di diversi vincoli e ulteriori impegni di carattere procedurale, sia perché si basa sul presupposto della rimodulazione dell'orario di lavoro, questione che non riguarda direttamente i manager.

s menovaces andrew



Law stock formulate continue. Consequent epitemological according anche i più pandi finali aterprefessional attraderire in attrick su partaforne digital, in residira attrade

Trasportonline.com



Data 16/12/20

Pagina 1

Foglio 1/1

Logistica vaccini anti-covid19: al via tavolo di lavoro congiunto tra associazioni del cargo-aereo e logistica farmaceutica

Alessandro Albertini: "30 milioni di dosi da distribuire nel primo trimestre 2021 sono una sfida storica".

Trasporto aereo e logistica del pharma uniscono le forze per organizzare al meglio la filiera di approvvigionamento e distribuzione dei vaccini anti-Covd19 e si mettono a disposizione di Governo, Commissario straordinario e autorità competenti. Con questo obiettivo Anama, PharmacomItalia, Assaeroporti, Assaereo, IATA, Assohandlers, Assoram, Ibar e AICAI hanno deciso di costituire un Tavolo di lavoro congiunto sulla logistica vaccini anti-covid19. Il trasporto per via aerea, infatti, sarà la modalità principale scelta per l'importazione del vaccino, che necessita di tempi rapidi ed elevati standard di sicurezza: condizioni che il cargo aereo può ed è abituato a garantire.

"La distribuzione dei vaccini anti-Covid19 comincerà presumibilmente già a gennaio 2021 e in soli tre mesi saranno distribuite 30 milioni di dosi di vaccino . È evidente che ciò richiederà uno sforzo straordinario per il settore del trasporto merci aereo e un coordinamento tra gli attori della filiera - vettori, spedizionieri, operatori degli hub aeroportuali e degli hub logistici di magazzino e il settore farmaceutico – afferma Alessandro Albertini , Presidente di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di <u>Fedespedi</u> e aderente a <u>Confetra</u> e portavoce del tavolo in rappresentanza di tutte le associazioni che hanno aderito all'iniziativa - La costituzione del Tavolo congiunto è il segno concreto che il sistema Italia c'è e che gli operatori sono pronti ad affrontare questa sfida storica mettendo al servizio del Paese il proprio know-how . L'Italia è il secondo Paese europeo per volume di export di prodotti del pharma: abbiamo, dunque, l'esperienza e le skills per gestire le reti di stoccaggio e distribuzione dei vaccini".

Al Governo, inoltre, le Associazioni chiedono misure ad hoc per garantire la fluidità della catena logistica: corridoi preferenziali per il trasporto dei vaccini, procedure di sdoganamento che consentano di ridurre le tempistiche delle operazioni negli hub logistici di destinazione, interventi tempestivi per risolvere eventuali criticità di congestionamento ai confini.

- "Accogliamo con favore il Tavolo di lavoro congiunto e confidiamo nel supporto del Governo italiano per garantire un trasporto efficiente e sicuro dei vaccini COVID-19 . IATA ha pubblicato una guida che fornisce raccomandazioni ai governi e alla catena logistica in preparazione di quella che sarà l'operazione più grande e complessa di logistica globale mai intrapresa. Fornire miliardi di dosi di un vaccino che deve essere trasportato e conservato in uno stato congelato seguendo rigorosi requisiti di temperatura controllata in modo efficiente in tutto il mondo comporterà sfide logistiche estremamente complesse lungo tutta la filiera. Una stretta collaborazione tra industria e Governo sarà fondamentale per il suo successo "afferma Rafael Schvartzman, Vicepresidente Regionale della IATA per l'Europa.
- "La filiera della logistica health, che Assoram rappresenta, plaude alla sinergia tra le sigle del Tavolo di lavoro congiunto. La distribuzione dei vaccini covid-19 ma in generale le nuove sfide che abbiamo davanti impongono approcci integrati tra le Filiere e con le Istituzioni . Una questione di "metodo", oltre che di sostanza, che Assoram ribadisce con forza mettendo a disposizione esperienza e know how "precisa Perluigi Petrone, Presidente di ASSORAM, operatori logistici e commerciali pharma e salute.
- "È una sfida complessa, nuova in termini di rete di distribuzione e commodity da movimentare, ma che ancora una volta mette in luce il ruolo prezioso ed essenziale degli spedizionieri e degli operatori delle filiere logistiche" chiude il Presidente Albertini.

www.fedespedi.it/Anama





Pagina 1

Foglio 1/3

Il diktat di Bruxelles può stravolgere i porti italiani, aprendo ai privati

Ultimatum al Governo per tassare le autorità portuali. A rischio anche i soldi del Recovery. D'Agostino (Porto Trieste): "Così si entra in campo minato". Paita (Comm. Trasporti): "Ricorso alla Corte Ue possibile, spetta al Governo decidere"

Il Governo ha sessanta giorni di tempo per adeguarsi al diktat di Bruxelles sulla tassazione dei porti, una decisione vincolante che rischia di stravolgerne la natura giuridica, di scardinarne l'impianto normativo e di aprire infine la strada ai privati nel management delle infrastrutture tra le più strategiche (57 porti di rilevanza nazionale) per il secondo Paese Ue per estensione costiera (circa 7500 km) dopo la Grecia.

La decisione adottata dalla Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager il 4 dicembre scorso, classificata "sensitive" e diffusa <u>dal giornale specializzato ShipMag</u>, dà all'Italia due mesi per abolire l'esenzione fiscale Ires (aliquota al 24%) prevista dalla normativa nazionale per le autorità portuali per far sì che entri in vigore nel 2022 al più tardi. Le conseguenze, in caso di inadempienza, sono una procedura di infrazione e anche un potenziale decurtamento delle risorse del Recovery Fund dedicate agli scali. Un duro colpo certamente, ma ben poca cosa rispetto alle implicazioni più profonde che si annidano dietro l'imposizione dell'Antitrust europeo. Con un documento di 37 pagine, gli uffici della Dg Comp di Bruxelles mettono in fila tutte le spiegazioni di merito italiane addotte durante il negoziato che va avanti da metà 2018 per poi smontarle, in alcuni passaggi mal celando una miopia di fondo con spiegazioni quantomeno astruse.

Un piccolo passo indietro. Secondo la legge italiana le autorità portuali sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale. Le loro entrate sono rappresentate dai canoni di concessione versate dagli operatori economici che vogliono accedere alle aree demaniali, dai proventi delle autorizzazioni per le operazioni portuali, dalle tasse di ancoraggio e dalle tasse portuali per le merci sbarcate e imbarcate e dai contributi pubblici di enti locali e regioni. Le tasse di ancoraggio e le tasse portuali costituiscono più dell'80% delle entrate totali delle Autorità di Sistema Portuale. Sì, perché l'ordinamento nazionale configura le AdsP come una amministrazione statale, diretta emanazione del Ministero dei Trasporti, e perciò esentate dal versamento delle imposte (per ovvie ragioni lo Stato non può tassare se stesso) ai sensi dell'articolo 74 del Tuir. Per questi motivi, prima di affidare una concessione (che possono revocare in ogni istante in caso di mancato rispetto degli





Pagina 1

Foglio 2/3

impegni), valutano non tanto il prezzo offerto dagli operatori portuali e fornitori di servizi, ma la loro capacità finanziaria, tecnica e organizzativa, la professionalità maturata, le garanzie offerte a fronte della produttività, dei traffici e degli investimenti infrastrutturali promessi, un adeguato organico di lavoratori. In altre parole, non badano alla redditività ma al rispetto di un piano che tuteli l'interesse pubblico per tutta l'area portuale e la non discriminazione per i suoi utenti. Non è un caso che le autorità portuali siano vigilate dal MiT, e i loro bilanci passino al vaglio della Corte dei Conti e concorrano a determinare il bilancio consolidato dello Stato. Per questo i canoni demaniali non sono negoziati a prezzi di mercato ma vengono stabiliti dalla legge.

Alle argomentazioni prodotte dal Governo italiano e dalle categorie interessate, Bruxelles ha fatto orecchie da mercante, confermando la sua impostazione iniziale e rimasta immutata nei mesi per la quale il regime d'esenzione italiano integra un aiuto di Stato incompatibile con il mercato interno. Secondo la Commissione le tasse di ancoraggio e portuali e i canoni demaniali riscossi "costituiscono attività economiche" e vanno perciò tassate. Poco importa che "le Adsp non abbiano rapporti contrattuali con armatori e operatori" (sono i concessionari ad averli e su quei proventi pagano l'Ires), basta che "utilizzino i terreni e le infrastrutture portuali" per dimostrare la natura economica delle autorità. Agli uffici della Vestager non interessa nemmeno che "le AdSP non perseguono una logica commerciale e la massimizzazione dei profitti" tipica dell'attività imprenditoriale: l'assenza "di scopo di lucro non osta" alla classificazione dell'autorità come impresa. Come non osta il fatto che il canone sia definito dalla legge e non negoziato: si tratta pur sempre di una "prestazione fornita dietro remunerazione". Anzi: "La Commissione non esclude che i canoni siano fissati almeno in parte sulla base di una logica economica", d'altronde "né si può dire che siano meramente simbolici". Tradotto: per la Commissione, un canone demaniale per non essere considerato reddito d'impresa dovrebbe essere gratuito o quasi. Una lettura piuttosto estesa per l'applicazione del concetto di attività economica.

La Commissione europea non contempla la natura pubblica dei porti italiani. E lo si capisce dal paragrafo 133 della sua decisione: con l'esenzione Ires, lo Stato italiano "rinuncia a una entrata che costituisce risorse statali". Ma perché lo Stato dovrebbe tassare se stesso? Non solo: in caso di tassazione, l'ammanco delle risorse per l'ordinaria amministrazione delle AdSP verrebbe coperto da maggiori contributi versati dallo Stato centrale alle autorità . In pratica, una partita di giro che rischia però di avere pesanti risvolti burocratici, in tema di codice degli appalti e di chiarezza del quadro normativo delle norme sugli aiuti di Stato.

La decisione, tuttavia, entra nel campo dell'ambiguità quando affronta il tema della concorrenza. L'esenzione fiscale costituisce, a detta dell'Antitrust, un indebito vantaggio rispetto agli altri porti presenti in Europa nel Mediterraneo e soprattutto nel Nord, visto che "il prezzo dei servizi forniti (le tasse e i canoni demaniali) è uno dei fattori che incidono sulla competitività". E se si tratta di canoni prefissati dalla legge conta poco a Bruxelles perché per distorcere la concorrenza "le imprese possono competere anche su piani non tariffari, come la qualità del servizio ecc", scrive la Commissione.

Parole che suonano beffarde perché per gli uffici della Vestager i porti italiani sono sicuramente in competizione con quelli nordeuropei, seppur distanti migliaia di chilometri da quelli italiani e con traffici di gran lunga superiori (e per alcune realtà, come Genova ad esempio, è così), ma non con quelli nordafricani che dalle coste siciliane distano un palmo di mano. A Bruxelles l'evidenza geografica non è bastata, serviva che il governo italiano producesse "la documentazione" che lo dimostrasse.

Al di là della documentazione che non è stata nemmeno individuata autonomamente dagli uffici europei, sembra che a Bruxelles nessuno si sia accorto che da quando negli ultimi anni i moli





Pagina 1

Foglio 3/3

nordafricani hanno spinto il piede sull'acceleratore per sottrarre traffici ai concorrenti nel Mediterraneo, nei porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto il transhipment (cioè le attività di scarico e ricarico, ad esempio per le navi grandi che non possono entrare nei porti di destinazione) sia crollato e i contenitori "lavorati" si siano dimezzati. Il porto sardo e quello pugliese sono stati annichiliti dalla concorrenza spietata degli scali marocchini ed egiziani, mentre quello calabrese ha tenuto botta (grazie all'interesse di Msc) anche se da pochi giorni ha inaugurato il nodo ferroviario per diversificare e affermarsi anche come porto gateway. Sui porti africani l'imposizione fiscale è ovviamente irrisoria e il costo del lavoro - che rappresenta la parte rilevante dei costi dei porti transhipment - è ben lontano dagli standard europei. Lì si parla di sei dollari all'ora, qui si viaggia su cifre molto più alte. La Commissione dà per scontata la competizione degli scali italiani con il Pireo o con Valencia, Cipro o Malta o persino con Rotterdam e Amburgo, ma non con quelli africani Tanger Med o Port Said che insistono sulle stesse linee di transhipment percorse dai global carrier come Cosco, Cma Cgm, Maersk, Msc ecc.

Dietro il danno economico si annida anche la potenziale beffa politica. Una parte dei miliardi del Recovery Fund dovrà essere impiegata per la transizione e lo sviluppo dei porti, in particolare Genova (il più trafficato) e Trieste (il più strategico nei commerci con l'Europa centrale e l'Oriente), con l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), l'incremento dell'intermodalità, rinnovamento della flotta. Difficile prevedere lo sblocco delle risorse se l'Italia non si sarà adeguata alle richieste Ue sulla tassazione.

"Dalla lettera sembra che non ci sia più spazio per il dialogo con Bruxelles, la decisione è definitiva. Una strada percorribile potrebbe essere quella del ricorso alla Corte di Giustizia Ue", dice all'HuffPost Zeno D'Agostino, presidente del Porto di Trieste. Per la presidente della Commissione Trasporti della Camera Raffaella Paita bisognerà vedere "se ci sono gli estremi per il ricorso alla giustizia europea, non posso escluderlo, è competenza del Governo", dice all'HP. "Noi dobbiamo opporci con determinazione perché lo Stato che tassa lo Stato sarebbe una follia. La verità è che si è perso troppo tempo e ora bisogna evitare soluzioni pasticciate come la doppia contabilità per le autorità".

L'imposizione fiscale rischia di influenzare lo sviluppo dei porti italiani: "A Trieste - continua D'Agostino - mettiamo ogni anno importanti cifre del nostro bilancio per lo sviluppo dell'intermodalità, per i collegamenti con l'Europa. In altre parole, già facciamo quanto ci viene richiesto da Bruxelles"

Con la separazione delle contabilità per attività economiche e non economiche c'è il rischio di aprire la strada ai privati, anche partecipati da autorità pubbliche straniere. "Molte persone del settore esprimono apprezzamento per le Spa pubbliche nella gestione dei porti", continua D'Agostino. "Io dico: attenzione, possiamo entrare in un campo minato. Perché cambia totalmente il quadro normativo di riferimento, molte attività dovranno rientrare sotto il Codice degli Appalti e altre pastoie burocratiche e giudiziarie. I porti del Nord Europa si muovono in cornici normative molto meno stringenti di quelle italiane, qui abbiamo una burocrazia sicuramente più complessa. Rischiamo di farci male sul serio". Dal Ministero dei Trasporti fanno sapere che la comunicazione da parte dell'Ue ancora non è arrivata: "Stiamo valutando le diverse opzioni in campo ma aspettiamo ancora l'ufficialità".





Pagina 1

Foglio 1/2



"Il Logistico dell'anno 2020", premiata LCP - Logistic Capital Partners

Logistics Capital Partners ("LCP"), importante società di sviluppo e gestione di moderni magazzini logistici in Europa, ha ottenuto un importante riconoscimento a IL LOGISTICO DELL'ANNO in una delle categorie più significative: innovazione in ambito sostenibilità ambientale.

Il prestigioso premio, giunto ormai alla sua 16° edizione, viene assegnato ogni anno da **ASSOLOGISTICA** (Associazione Nazionale degli operatori di logistica in conto terzi) in collaborazione con la sua divisione formativa Assologistica Cultura e Formazione e dal magazine EUROMERCI.

L'intento di questo riconoscimento è da sempre quello di premiare le <u>aziende che si sono distinte</u> nel panorama logistico nazionale, per aver contribuito ad innovare significativamente il settore.

LCP ha raggiunto questo importante obiettivo grazie alla **realizzazione della struttura nota come** "LCP Trecate XXL".

Situata in provincia di Novara, a ovest dell'area "Greater Milan" costituisce una pietra miliare a livello europeo in termini di dimensioni, standard di sostenibilità e tempi di realizzazione, considerata la recente pandemia mondiale.

Inoltre, con un totale di 515.000 m2 costruiti nella fase 1, si tratta del **più grande parco logistico in Italia**.

I primi due edifici, per una superficie complessiva di 162.000 m2, sono stati subito pre-locati, nel 2019, ad un top brand retailer globale del settore lusso, che li utilizzerà nel lungo termine per un nuovo centro di distribuzione internazionale.

Nonostante la pandemia di Covid 19, la costruzione è stata ultimata nel mese di luglio 2020.





Pagina 1

Foglio 2/2

LCP è riuscita a realizzare uno dei centri logistici più avanzati d'Europa per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, la cui progettazione è stata commissionata all'**architetto Marco**Facchinetti e al suo team di The Blossom Avenue Partners, studio di urbanistica e di architettura specializzato nel design di complessi innovativi, sostenibili e di rigenerazione del territorio.

Si tratta infatti di una delle strutture a più basso consumo energetico in Europa, con certificazione LEED Platinum, la massima valutazione disponibile, e una delle più grandi coperture fotovoltaiche in Europa, in aggiunta ad altre dotazioni a basso impatto ambientale come le pompe di calore geotermiche.

Andrea Benvenuti, Managing Director for Construction & Development di LCP ha commentato: "LCP è molto onorata di ricevere questo riconoscimento perchè rappresenta il coronamento dei nostri continui sforzi nel fornire un servizio di altissima qualità per i nostri clienti e investitori, e, soprattutto, per garantire la realizzazione sul territorio di immobili molto avanzati tecnologicamente e sempre più rispettosi dell'ambiente.





Pagina 1

Foglio 1/1

GUIDO NICOLINI (CONFETRA)

«Il 2021 sarà l'anno della svolta»

Ma occorre un intervento dell'Ue per regolare in maniera corretta la competizione

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Si è riunito ieri l'ultimo comitato di presidenza dell'anno di Confetra. Un «anno duro», il 2020, come lo definisce il presidente del-la confederazione dei trasporti e della logistica, Guido Nicolini, che ricorda che le imprese del settore «nonsi sono mai fermate», garantendo la distribuzione dei beni essenziali, ma a volumi ridotti e «con un peso notevole sui fatturati», visto che a fine anno da diminuzione complessiva dei volumi movimentati si attesterà attorno al 10 per cento».

Che previsioni fate per il 2021?

«Siamo ottimisti e fiduciosi. L'economia si era già rimessa in moto tra magio riglio. Anche la peak season pre-natalizia sta andando meglio del previsto. Se sapremo fare bene come sistema paese, tra Recovery plan nazionale e nuovo Ciclo di programmazione di fondi europei 2020-2027, il 2021 sarà l'anno che avvia un'auspicata svolta dopo 12 anni di stagna-

Che effetto avrà la Brexit?

«Dipende dalla possibilità che si trovi un'intesa tra Londra e Bruxelles. I due mercati sono molto integrati tra loro. Praticamente il Regno Unito compone il 50% del suo commercio internazionale con l'Europa. Sarebbe paradossale trattare, da un giorno all'altro e dopo 50 anni, le reciproche importazioni e esportazioni come flussi merci che avvengono tra Paesi completamente "terzi"».

Quali sfide e quali rischi dovrà affrontare la logistica italiana per farsi trovare pronta nella distribuzione dei vaccini? «Per la logistica del pharma è la più importante sfida dellastoria. Ma siamo fiduciosi: l'Italia è il secondo Paese Europeo esportatore di farmaci, abbiamo know how, professionalità, eccellenze, equipment, infrastrutture per raccogliere tale sfida. La-

voreremo, come da sempre, con le grandi imprese farmaceutiche. E se dovesse servire, saremo a disposizione anche dell'Esercito».

Nel 2020 alcuni settori dello shipping, come i vettori marittimi, sono andati meglio di altri da un punto di vi-

sta finanziario, creando anche qualche malumore. Che cosa ne nensa?

cosa ne pensa?
«Sul tema del necessario equilibrio regolatorio, dalle vicende antitrust agli aspetti fiscali, negli stessi ambiti nei quali agiscono diversi attori della filiera, va fatta una rifles-

sione serena ma seria. Una riflessione "istituzionale", in chiave Comunitaria oltre che nazionale. O la competizione è fair, oppure è legge della giungla. Poi c'è la dimensione "industriale" del problema. L'economia mondiale va verso la disintermediazione, l'altissimo tasso di innovazione tecnologica e digitale, la sostenibilità spinta, l'esaltazione del valore dei dati informativi quasi più preziosi dei beni fisici trasportati, le integrazioni verticali che producono grandi player consolidati e leader di filiere e di mercati. Con

questo mondo, il nostro Settore deve fare i conti». Pensa che nel 2021 gli Stati Uniti cambieranno la politica nei confronti della Cina?

«Sì, ma molto gradualmente e non a discapito del merito. La sfida "logistica" tra Washington e Pechino per il possesso e il controllo delle reti globali materiali e immateriali di connessione, e quindi dei flussi di merci e informazioni che su esse viaggiano, è "la" battaglia per l'egemonia globale del XXI secolo. Non a caso definito il "Secolo della Logistica"».

gistica"». Gli investimenti infrastrutturali che saranno resi possibili dal Recovery fund europeo dovranno ancora raccordarsi con la Nuova via della seta? «Mi pare di vedere un po'

«Mi pare di vedere un po' di genericismo sul tema. Suggerirei un approccio con meno slogan ed un atteggiamento meno ideologico – che sia pro o contro – nel dibattito pubblico. Che invece dovrebbe partire dalle reali necessità dell'industry logistica italiana. Senza una grande industria logistica, non saremo mai una grande potenza logistica».

GBY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVA

LA FOTOGRAFIA DELLA SETTIMANA



La compagnia norvegese Hurtigruten è l'ultima vittima delle scorribande dei cyber criminali. Un raid effettuato all'inizio di lunedì ha messo fuori uso "diversi sistemi chiave", ha detto l'armatore. Hurtigruten sta collaborando con le autorità e i partner norvegesi competenti per ottenere una panoramica della situazione e per limitare la diffusione e i danni dell'attacco.





Pagina 1

Foglio 1/3



18 Dicembre 2020 — <u>Interviste</u>

Colloquio con Ivano Russo

In Italia manca una politica industriale

di Marco Casale





Pagina 1

Foglio 2/3

«Il Paese deve decidere che cosa vuole fare da grande: se rimanere una semplice area di transito, più o meno appetibile, verso le destinazioni finali o se, invece, sviluppare un disegno logistico-industriale che la proietti verso nuovi traguardi, a livello comunitario e internazionale. La posizione geografica non può più essere l'unico vantaggio che il Paese mette sul mercato».

Parte da qui la riflessione ad ampio respiro che il direttore di Confetra, Ivano Russo, consegna a Port News. E che prende le mosse da un'analisi dello scenario macroeconomico nel quale oggi si muove l'Italia: «Siamo nel Secolo della Logistica, preconizzato fin dal 2015 da Parag Khanna: guerra dei Dazi, Brexit, Via della Seta, Rotta Artica, controllo del 5G, Smart Data, vanno ridefinendo i grandi rapporti di forza interni tra le grandi potenze geoeconomiche. E noi siamo l'unico Paese del G7 o trai grandi Stati Membri UE a non avere un big player delle spedizioni internazionali, una compagnia aerea di bandiera in grado di affermarsi nel settore cargo, una Shipping Line leader nel trasporto container, un grande terminal operator portuale nazionale in grado di espandere la propria influenza anche in altri Stati. La verità è che l'Italia non ha mai voluto o saputo sviluppare una politica industriale per la logistica».

L'assenza di grandi player logistici e terminalisti nazionali ha avuto una duplice ricaduta negativa: «Nei grandi Paesi comunitari, gli attori leader dei vari settori hanno aiutato le filiere a crescere attraverso i cosiddetti meccanismi di cluster. Ciò è avvenuto anche in Italia, in tanti comparti ma non nella Logistica. Pensi a ciò che realtà come Alenia, Fiat ed Ansaldo, hanno rappresentato rispettivamente per aerospaziale, automobilistico e ferroviario. Attorno a loro si sono create centinaia di piccole e medie imprese, trainate dal committente, in grado oggi di camminare anche con le proprie gambe. Stessa dinamica la si può osservare per i grandi brand

maniamali dal faad a dal faabiam

Non avendo mai avuto campioni nazionali in questo campo, «ci siamo ridotti a servire le grandi multinazionali globali che hanno legittimamente, e fortunatamente, usato l'Italia per i loro obiettivi commerciali. Le nostre imprese, nella stragrande maggioranza dei casi, sono state utilizzate come meri subfornitori di servizi, tra l'altro spesso a basso valore aggiunto».

L'altra ricaduta negativa riguarda il fatto che l'Italia non è oggi in grado di presidiare i propri interessi economici nello scenario del commercio globale: «La Germania, a differenza nostra, può mettere a punto una strategia industriale e della propria bilancia commerciale avendo poi forti braccia e gambe sulle quali far correre nel mondo i propri progetti di sviluppo e interessi economici: penso a DHL, DB, Schenker, Eurokai, Lufthansa Cargo, Hapag Lloyd. Lo stesso può dirsi di Danimarca, Olanda, Francia e in scala diversa anche di Belgio e Svizzera».

Il tema è questo: avere un disegno economicoindustriale che permetta di gettare le basi per creare una Logistica protagonista almeno su scala continentale. Ed, attenzione, mettere a terra una politica industriale logistica non significa soltanto creare nuove infrastrutture: «Se continuiamo a realizzare opere ma rimaniamo un'area essenzialmente di transito della merce verso altre destinazioni finali, rischiamo di non produrre gli effetti economici di crescita auspicati"

Russo cita un esempio tra tutti: «Tra il 2000 ed il 2017 il PIL della Liguria è diminuito di circa il 6.7%. Nel 2018, anno del boom dei traffici dei porti di Genova e La Spezia, la regione si trovava ancora in fondo alla classifica tra le regioni con il più basso Prodotto Interno Lordo, seguita solo da Molise e Calabria. Sarebbe ridicolo pensare che questi dati siano il frutto solo dell'assenza del Terzo Valico o della Gronda. Parliamo comunque della regione hub portuale





Pagina 1

Foglio 3/3

contestualmente ad una politica per irrobustire le imprese, per le semplificazioni, per il dialogo logistica-manifattura, per incentivare il franco destino in export, per gli investimenti innovativi, per la formazione, per l'internazionalizzazione, per le aggregazioni ed i consolidamenti».

Insomma, «non basta avere porti o ferrovie performanti se non c'è una strategia complessiva che ci consenta di trasformare la logistica in ricchezza vera e diffusa». «Solo in questo modo puoi garantirti quote crescenti di traffico, lavorare le merci per aggiungerci valore, redistribuirle, ed avere la certezza di non essere appetibile soltanto per via della vicinanza alle grandi catchment area della Svizzera, dell'Austria, della Germania».

Per Russo «sovrapporre gap logistico e gap infrastrutturale, come se il primo fosse risolvibile automaticamente risolvendo il secondo, è stato un drammatico errore figlio di una subcultura trasportistica autoreferenziale, tutta e solo offertista e cemento centrica. Il tema infrastrutturale è parte del problema, non il tutto».

Come insegna il professor Ennio Cascetta la logistica è una domanda derivata dall'economia reale e le infrastrutture sono una subderivata al servizio dei trasporti e della logistica, sempre che ciò serva in ultima istanza a produzione e consumi: «Se non partiamo dall'economia reale è inutile parlare di un concreto sviluppo del settore. Questo, negli ultimi dieci anni, è cresciuto tanto da far parlare di effetto decupling. Eppure non ha dato nessuna spallata alle statistiche, in un PIL Paese stagnante dal 2008».

Così come si sta ragionando di un robusto piano per il cargo merci aereo nella Newco ITA, così come nuovi grandi player si stanno affacciando nel business della logistica (Enel Logistics), allo stesso modo per Russo si può e si deve ragionare anche della possibilità di sviluppare un'operazione che aiuti il terminalismo italiano a mettere in campo uno, o due grandi campioni: «Ma occorre stare dentro ad ragionamento di insieme: l'operazione ha senso se viene sviluppata innanzitutto in un quadro regolatorio che eviti illecite distorsioni di mercato. E poi attorno occorre un progetto Italia Logistica: se il nuovo terminalista, eventualmente sostenuto da CDP o Invitalia, deve andarsi a posizionare sulla stessa scala dimensionale media attuale per aggredire lo stesso mercato domestico che si sposta da porto a porto sempre dentro i circa 11 mln di Teus che il Paese movimenta da dieci anni, rischiamo soltanto di perdere tempo inutilmente».





Pagina 1

Foglio 1/2

Trasporti, Logistica

Milano 18 Dicembre 2020

Porti italiani peggio di quelli del Mediterraneo

Studio di Fedespedi: male Genova e La Spezia, meglio Trieste e in parte Napoli



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

Imprese di spedizioni

L'impatto della pandemia sulle imprese di spedizioni internazionali è consistente. Da una indagine interna svolta dal Centro Studi Fedespedi presso i suoi associati emerge che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del 2020. In particolare, il 36,4% delle imprese ha registrato una contrazione compresa tra l'11 e il 30%.

Per quanto riguarda le previsioni sul 2021, il sentiment delle aziende di spedizione è orientato a larga maggioranza (62%) verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%) o leggera ripresa delle attività economiche, trainate dalle esportazioni. Solo il 9% prevede un'ulteriore forte decrescita del ciclo.

Settore marittimo

Per quanto riguarda il traffico container a livello mondo, nei primi nove mesi dell'anno si è attestato intorno ai 122 Mio.TEU con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. Il traffico infraregionale tiene di più con volumi sostanzialmente invariati per i trade europei (-0,9%). L'andamento dei noli si muove in senso opposto al traffico container, registrando un aumento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). Una vera e propria "bolla dei noli", alimentata soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tramite politiche di blank sailing.

In sofferenza i principali porti container italiani, che nel periodo gennaio-settembre segnano -11%: punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tiene, invece, Trieste (1,1%). In controtendenza il porto di Savona che registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal APM di Vado. Migliori performance, invece, per i porti del Mediterraneo (-2,9%) e per i principali porti a livello mondiale (-2,3%).

Cargo aereo

Il cargo aereo resta il settore più colpito. Tuttavia, le stime di perdita del comparto segnano un miglioramento: -1,5% nel 2020 in termini di CTK (cargo &mail t-Km) rispetto al -16,8% previsto a luglio, mentre è prevista una ripresa consistente nel 2021 (+13,1%), grazie alla domanda





Pagina 1

Foglio 2/2

proveniente dall'e-commerce e dai beni di consumo elettronici. La scarsità di stiva, a causa del crollo dei voli pax, continua comunque a incidere pesantemente sulla velocità di ripresa del traffico merci aereo.

Questo trend è confermato dall'andamento dei principali aeroporti italiani. Nei primi 10 mesi del 2020 il traffico è calato del -26,4% (-60,6% Roma FCO, -53,7% a Bergamo Orio al Serio, -12% Milano MPX). A ottobre, però, si è registrata una crescita del 12,8% su settembre, dove spicca Milano MPX con +19,3%.

Economic outlook

UE – rispetto allo scenario di luglio si evidenzia una previsione della flessione del Pil a livello mondo in leggero miglioramento (dal –4,9% al –4,4%) a cui si contrappone, però, una previsione di crescita per il 2021 al 5,2% contro il 5,4% stimato a luglio (dati del Fondo Monetario Internazionale – FMI). I numeri a livello Mondo sono il risultato di scenari molto diversi a livello regionale. Le economie asiatiche dovrebbe contenere la riduzione del Pil al –1,7% e segnare una ripresa del +8% nel 2021. Diversa la situazione per l'Unione Europea e soprattutto per l'Area Euro per cui si stima un –8,3% quest'anno e un +5,2% per l'anno prossimo. È proprio l'Europa, infatti, insieme al Nord America, a risentire maggiormente del crollo degli scambi a livello globale con l'export che registra il –11,7% nel 2020 secondo i dati World Trade Organization – WTO.

ITALIA – si evidenzia una battuta d'arresto del trend positivo del dopo lockdown di primavera. La produzione industriale di settembre registra una flessione del -5,6% rispetto ad agosto in un quadro economico che resta caratterizzato da debolezza della domanda aggregata, clima deflazionistico e aumento del risparmio privato delle famiglie che ha raggiunto i 1061 Mrd. € nel secondo trimestre 2020 (+14 Mrd. € sul primo trimestre). Si conferma la tendenza negativa del commercio internazionale: nei primi 10 mesi del 2020 il nostro Paese raggiunge -12,4% per l'export e -17,3% per l'import.

(1)

© copyright Porto Ravenna News

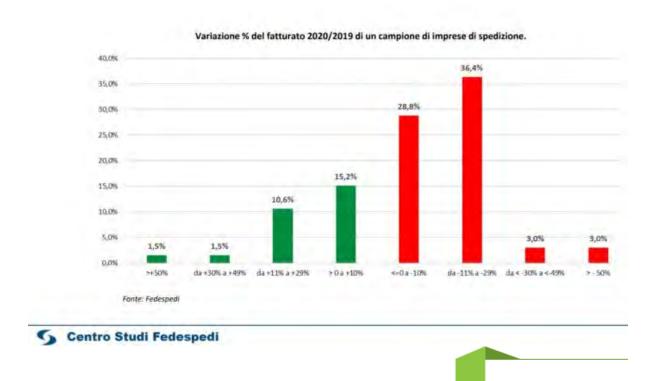




Pagina 1

Foglio 1/3

Numeri 2020, previsioni 2021 e impatto del Covid sulle imprese di spedizioni italiane



Il Centro Studi Fedespedi (Federazione nazionale delle case di spedizioni) ha pubblicato il secondo report su "L'impatto del Covid-19", un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia tuttora in atto, con focus su trasporto marittimo e cargo aereo, che segue e aggiorna il primo report diffuso a luglio 2020 secondo gli ultimi dati disponibili.

Lo studio, <u>disponibile sul sito di Fedespedi nella sezione Centro Studi</u>, rileva che l'impatto sulle imprese di spedizioni internazionali è stato consistente. Da una indagine interna svolta presso gli associati emerge che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del





Pagina 1

Foglio 2/3

Per quanto riguarda il traffico container a livello mondo, nei primi nove mesi dell'anno si è attestato intorno ai 122 milioni di Teu, con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. Il traffico infraregionale tiene di più con volumi sostanzialmente invariati per i trade europei (-0,9%). L'andamento dei noli si muove in senso opposto al traffico container, registrando un aumento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). Una vera e propria "bolla dei noli", alimentata soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tramite politiche di blank sailing.

In sofferenza i principali porti container italiani, che nel periodo gennaio-settembre segnano -11%: punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tiene, invece, Trieste (+1,1%). In controtendenza il porto di Savona che registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal Vado Gateway. Migliori performance, invece, per i porti del Mediterraneo (-2,9%) e per i principali porti a livello mondiale (-2,3%).

Cargo aereo

Il cargo aereo resta il settore più colpito. Tuttavia, le stime di perdita del comparto segnano un miglioramento: -1,5% nel 2020 in termini di CTK (cargo&mail t-Km) rispetto al -16,8% previsto a luglio, mentre è prevista una ripresa consistente nel 2021 (+13,1%), grazie alla domanda proveniente dall'e-commerce e dai beni di consumo elettronici. La scarsità di stiva, a causa del crollo dei voli paasseggeri (belly cargo), continua comunque a incidere pesantemente sulla velocità di ripresa del traffico merci aereo.

Questo trend è confermato dall'andamento dei principali aeroporti italiani. Nei primi 10 mesi del 2020 il traffico è calato del -26,4% (-60,6% Roma FCO, -53,7% a Bergamo Orio al Serio, -12% Milano MPX). A ottobre, però, si è registrata una crescita del 12,8% su settembre, dove spicca Milano MPX con +19,3%.

Economic outlook

Europa – rispetto allo scenario di luglio si evidenzia una previsione della flessione del Pil a livello mondo in leggero miglioramento (dal -4,9% al -4,4%) a cui si contrappone, però, una previsione di crescita per il 2021 al 5,2% contro il 5,4% stimato a luglio (dati del Fondo Monetario Internazionale – FMI). I numeri a livello mondo sono il risultato di scenari molto diversi a livello regionale. Le economie asiatiche dovrebbe contenere la riduzione del Pil al -1,7% e segnare una ripresa del +8% nel 2021. Diversa la situazione per l'Unione Europea e soprattutto per l'Area Euro per cui si stima un -8,3% quest'anno e un +5,2% per l'anno prossimo. È proprio l'Europa, infatti, insieme al Nord America, a risentire maggiormente del crollo degli scambi a livello globale con l'export che registra il -11,7% nel 2020 secondo i dati World Trade Organization (Wto).





Pagina 1

Foglio 3/3

Italia – Si evidenzia una battuta d'arresto del trend positivo del dopo lockdown di primavera. La produzione industriale di settembre registra una flessione del -5,6% rispetto ad agosto in un quadro economico che resta caratterizzato da debolezza della domanda aggregata, clima deflazionistico e aumento del risparmio privato delle famiglie che ha raggiunto i 1.061 miliardi di euro nel secondo trimestre 2020 (+14 miliardi sul primo trimestre). Si conferma la tendenza negativa del commercio internazionale: nei primi 10 mesi del 2020 il nostro Paese raggiunge -12,4% per l'export e -17,3% per l'import.





Pagina 1

Foglio 1/1

Nasce l'associazione FerCargo Formazione

È stata costituita dai principali centri di formazione ferroviaria italiani

associazione con l'obiettivo di rappresentare un'unica voce nel dialogo con le istituzioni facendosi sostenitori di politiche destinate al supporto della formazione ferroviaria. Con questi presupposti è stata costituita FerCargo Formazione. I centri di formazione fondatori della nuova associazione sono CFF, Fer Consulting, For.Fer, Rail Academy, Serform.

«FerCargo Formazione - si legge in una nota - ritiene che le azioni per rilanciare la crescita del Paese si debbano concentrare, anche, sulle leve utili ad agevolare la formazione di figure professionali, soprattutto giovani, pronte a entrare immediatamente nel mercato del lavoro. Il trasporto ferroviario è tra i pochi settori a mostrare una distanza tra la domanda e l'offerta di lavoro grazie al suo costante sviluppo sostenuto dalle politiche dell'UE volte a favorire la transizione energetica. Ben vengono quindi le politiche che aiutano e sostengano la formazione di personale impiegato in attività operative dell'esercizio ferroviario come, ad esempio, la proroga per gli anni 2021, 2022 e 2023 dell'incentivo per la formazione dei macchinisti e la sua estensione ad altre figure professionali. Il sistema delle imprese ferroviarie ha stimato per i prossimi anni la ricerca e assunzione di circa 3.000 addetti».

FerCargo Formazione intende raccogliere le principali azioni da svolgere per l'anno 2021 in un position paper che verrà presto presentato a tutti gli stakeholders del settore. FerCargo Formazione completa il progetto del Forum FerCargo, costituito da: FerCargo, FerCargo Manovra, FerCargo Rotabili e FerCargo Terminal. Il Forum rappresenta oltre cinquanta imprese operanti nel trasporto ferroviario delle merci.





19/12/20 Data

Pagina 4

Foglio 1/1

Containe

L'ECONOMIA DEL MARE

Container, il Covid spegne i traffici porti in calo nel 2020

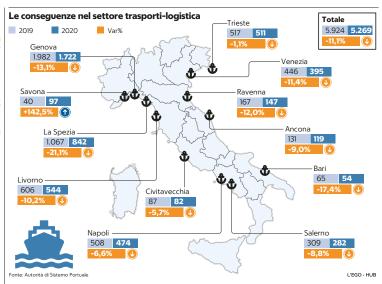
L'analisi del Centro Studi di Fedespedi prende in esame i primi dieci mesi dell'anno più nero. Situazione particolarmente pesante in Liguria: Genova perde quasi 13 punti La Spezia oltre 20. Ma Savona capitalizza i nuovi traffici di Vado e vola a più 140 per cento

di Massimo Minella

Il virus invisibile non si abbatte soltanto sulle navi, ma travolge anche i container. Il Centro Stu-di di Fedespedi racconta un anno vissuto pericolosamente sul fronte della blue economy, bloccata dalla prima ondata a marzo, ripartita e poi di nuovo fermata in autunno. Uno "stop and go" devastante dal punto di vista dei traffici e delle relazioni commer-ciali. Inevitabile che a pagarne le spese siano soprattutto i porti. primo anello di quella catena lo-gistica fondamentale per garan-tire il movimento delle merci alle aree di riferimento. Parados

La discesa dei volumi dopo un primo bimestre positivo per tutti

salmente, è stata proprio l'evoluzione degli scali a penalizzarne ulteriormente i risultati. Le vec-chie banchine di carico e scarico della merce oggi iniziato a fun-zionare, pur con limiti ancora evidenti e aggressioni costanti della burocrazia, a lavorare come piattaforme logistiche, punti di raccordo fra le varie modalità di trasporto e inoltre della merce fino alla destinazione finale. Una rivoluzione che necessita però di un adeguato sostegno infra-strutturale e di condizioni di mercato sicuramente meno anmercato sicuramente meno an-siogene di quelle che si stanno vi-vendo in questo 2020 ormai agli sgoccioli. Risultato, scontato, tut-ti i porti frenano, con una sola ec-cezione, quella cioè di Savona, che pur con numeri assoluti pic-celi registra una gescita porceacoli, registra una crescita percentuale imperiosa, 140 punti, arri-vando nei primi dieci mesi dell'anno a 110 teu (il teu è l'unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Si mantie-ne stabile il porto di Trieste, po-co al di sotto dei 600mila teu, mentre tutti gli altri scivolano all'indietro. Dopo un primo bime-stre sostanzialmente positivo per tutti, il Covid a marzo ha spento via via i traffici. Non è certo bastata una timida reazione estiva a bilanciare la flessione, anche perché dall'autunno è ri-



presa la discesa. Nei primi nove del 2020 il primo porto d'Italia, Genova, si era fermato a 1,722 mi-lioni di teu, contro 1,982 dello stesso periodo del 2019. È andata fa per dire) al 12,5%. Cali significativi anche per Livorno, Napoli, Venezia, Salerno, Ravenna, Ancona, Bari. In valore assoluto, nei primi nove mesi (già tutti conta-bilizzati) il calo è di quasi 700mi-la teu. Non se la passano meglio

anche i concorrenti mediterranei e Nord europei, segno palese di una emergenza sanitaria, poi diventata economica e sociale che non ha risparmiato niente e

Un'immagine simbolica di movimentazione dei container nel porto di Genova: il 2020 sarà un anno molto pesante sul fronte dei traffici



tate al recupero del terreno per duto, ma è chiaro che tutto di-penderà dalla fine dell'emergen-za e dal progressivo ritorno alla normalità.

Il secondo report del Centro Studi Fedespedi, appena pubblicato, si concentra proprio sull'analisi dell'impatto del Covid, con un focus su trasporto maritti-mo e cargo aereo, che segue e ag-giorna il primo del luglio scorso.

«L'impatto della pandemia sul-le imprese di spedizioni interna-zionali è consistente – si legge nel documento - Da una indagi ne interna svolta presso gli asso-ciati emerge che il 70% circa del-le imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del

"L'impatto della pandemia sulle imprese di spedizioni è consistente'

2020. In particolare, il 36,4% delle imprese ha registrato una con-trazione compresa tra l'11 e il

Positiva, con cautela, la rifles sione sull'anno che verrà, con il 62% che si orienta su una pruden-ziale crescita. Nella riflessione sul segmento container, come si diceva all'inizio, la flessione è ge-neralizzata a livello globale, mentre «l'andamento dei noli si muove in senso opposto al traffico container, registrando un au-mento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). Una vera e propria "bolla dei noli", alimentata soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tra-mite politiche di blank sailing». Soffrono i principali porti con-tainer italiani, che nel periodo

gennaio-settembre segnano una flessione media dell'11%, superio-re a quelle delle altre grandi aree di business

Alle punte negative di Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%) si con-trappone la tenuta di Trieste (1,1%), mentre è addirittura in controtendenza il porto di Savo-na che registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal Apm di Va-

La Spezia, Iren investe 198 milioni entro il 2025



L'amministratore delegato del gruppo Iren Massimiliano Bianco

Iren ha presentato il piano industriale al 2025 alla Spezia, dove sono previsti 198 milioni di euro di investimenti. La presentazione alle imprese associate a Confindustria La Spezia, alla presenza di Mario Gerini, presidente, Massimiliano Bianco, ad Iren, Eugenio Bertolini, ad Iren Ambiente, Fabio Giuseppini, amministratore delegato Ireti «testimonia la volontà del gruppo di proseguire nel percorso di crescita nota. Iren riserva alle imprese locali il 50% degli inviti ad attività negoziali "nell'ambito della giusta competizione tra aziende". In particolare, negli ultimi 2 anni il totale ordinato a fornitori della Liguria è di 345 milioni in tutta la Regione, di cui 31 milioni nella provincia della Spezia. In merito agli

investimenti, dei 198 milioni totali che verranno investiti al 2025, per il ciclo dei rifiuti saranno 30 i milioni rivolti alla fase di raccolta, 56 milioni alla fase di smaltimento, con la realizzazione di un biodigestore a Saliceti che tratterà la frazione organica producendo biometano Nell'ambito del ciclo idrico, 32 milioni saranno destinati nella costruzione e nel rinnovamento di reti acquedottistiche, 35 milioni per la fase di depurazione, con il revamping e lo sviluppo di nuovi impianti e oltre 14 milioni nell'ammodernamento delle infrastrutture fognarie. In particolare, l'impianto di depurazione di Stagnoni, sarà sottoposto a revamping per potenziare la capacità di trattamento.





Pagina 11

Foglio 1/1

FEDESPEDI

Spedizioni internazionali: arretra il 70% delle imprese

È forte l'impatto della pandemia da Coronavirus sulle imprese di spedizioni internazionali. Lo testimonia un'indagine di Fedespedi, svolta con gli associati. Dal report emerge che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del 2020. In particolare, il 36,4% ha registrato una contrazione compresa tra l'u e il 30%. Per quanto riguarda le previsioni sul 2021, il sentiment delle aziende di spedizione è orientato, per il 62% verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%) o leggera ripresa delle attività economiche, trainate dalle esportazioni. Solo il 9% prevede un'ulteriore forte decrescita del ciclo. Per quanto riguarda il traffico container nel mondo, nei primi nove mesi dell'anno si è attestato intorno ai 122 milioni di teu (contenitori da 20 piedí), con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. L'andamento dei noli registra invece, da aprile a novembre, un aumento anche del 200% in alcune tratte.

In sofferenza i principali porti container italiani che, tra gennaio e settembre segnano - 11%. Punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tiene Trieste (+1,1%). Mentre Savona registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal di Vado. Il cargo aereo appare il settore più colpito ma le stime di perdita del comparto

segnano un miglioramento: -1,5% nel 2020 in termini di Ctk (curgo tonnes kilometers) rispetto al -16,8% previsto a luglio, mentre è prevista una ripresa consistente nel 2021 (+13,1%).

-R.d. F.





Pagina 1

Foglio 1/3

La logistica: resiliente e digitale, evolve

Il Logistico dell'Anno 2020 studia l'impatto della pandemia sulla supply chain. Come evidenzia l'analisi di Assologistica e NetConsulting cube, il sistema mostra resilienza e proattività, mettendo in campo nuovi strumenti digitali per evolvere



_

La sedicesima edizione del **Logistico dell'anno** analizza le lezioni apprese nel **2020** dalla <u>pandemia</u>. Gli ospiti intervengono per approfondire da diverse angolazioni qual è stato l'impatto sulla logistica, come la supply chain ha reagito e cosa resterà in futuro di questa esperienza.

Nel corso della storia, durante i grandi eventi drammatici per la società, come le pandemie, <u>la logistica</u> ha sempre avuto un ruolo fondamentale, uscendone rafforzata. Anche in questo caso sarà così e si registrerà un grande balzo in avanti. Questa è la premessa condivisa.

Logistica, cambia la percezione

Il settore della logistica italiana ha di fatto dato prova di un'enorme capacità di **reazione** in questi mesi, durante i quali seppure con grandi sforzi non è mancato nulla, soprattutto nella catena alimentare, costantemente in grado di far fronte alla domanda. "La capacità della logistica di rispondere in modo proattivo e resiliente all'emergenza ha anche cambiato la percezione dell'utente". Lo sottolinea **Umberto Ruggerone**, vice presidente di <u>Assologistica</u>, ente organizzatore dell'evento. "Il cittadino ha iniziato a capire che tra il click online all'acquisto e il suono del citofono esiste un mondo fatto di competenze, di programmazione e di ingegnerizzazione dei servizi e si è finalmente creato nel Paese un sounding favorevole su questo tema".

Alcune analisi di McKinsey stabiliscono che saranno necessari fino a 48 mesi per tornare a livelli economici pre-pandemia. Come utilizzare dunque questo tempo per non disperdere quanto innescato e favorire un rilancio veloce? "In primo luogo servono approcci, procedure e sistemi nuovi per rispondere a mutate esigenze di mercato – dichiara Ruggerone –. Molte aziende si stanno già interrogando sulla necessaria spinta per tornare a crescere nei prossimi anni con nuovi paradigmi, non concentrandosi sulla singola attività ma su politiche che abbiano effetti di filiera. Come sta avvenendo nel settore ferroviario, per esempio, con l'introduzione di innovazioni informatiche per l'igienizzazione che elevano il livello di efficienza".





Pagina 1

Foglio 2/3

Il settore vale complessivamente **85 miliardi di euro di fatturato**, pari a 9% del pil. Ne dà una panoramica Ivano Russo, direttore generale di Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. Dai dati consolidati a giugno, l'anno dovrebbe chiudere con una riduzione dei volumi dell'8-10%, in linea con l'andamento del pil nazionale. Il bilancio è in chiaroscuro. Un dato emblematico è l'aumento del 25-30% dell'e-commerce che controbilancia altri settori molto più penalizzati. "Dopo 25 anni di oblio del logistico – dichiara Russo –, ne abbiamo oggi una nuova percezione quale sistema cardiocircolatorio dell'economia. Nei 59 giorni di <u>lockdown</u> il 40% delle imprese produttive sono rimaste in funzione grazie alla logistica. Ma importante è guardare al prossimo futuro, anche alla luce dei nuovi investimenti che arriveranno dal recovery fund. L'Italia deve decidere che posto vuole avere nel mondo perché le potenze vanno posizionandosi nello scacchiere sulla base della logistica al pari della costruzione degli armamenti. La ricetta è dunque: avere **infrastrutture performanti,** sburocratizzare le dogane, consolidare le risorse per competere con i grandi attori globali (la polverizzazione non consente di fare massa critica), avere una policy complessiva e non posizionarsi esclusivamente come Paese di transito, perché questo non crea ricchezza. Serve una logistica industriale e il dialogo tra operatori perché l'Italia riesca ad essere attrattiva".

Focus sulle tecnologie

A mostrare a che punto del percorso tecnologico si trovano oggi le aziende della logistica, interviene **Annamaria Di Ruscio**, amministratore delegato di NetConsulting cube, partendo da una ricerca sull'innovazione tecnologica del settore realizzata in collaborazione con Assologistica. Un maturity model su un panel di 70 aziende per misurare il livello di utilizzo e consapevolezza delle tecnologie integrate all'interno dei processi.

Il Covid-19 ha generato nelle aziende coscienza sull'importanza del <u>cloud</u> come abilitatore dei <u>processi</u> e la necessità di puntare in questa direzione. Gli investimenti tecnologici vanno oggi a mappare processi core, ma lo fanno con ridotta attenzione ad alcuni importanti elementi come la <u>sicurezza</u>, la <u>pianificazione</u> o la <u>predizione</u>. Mancano all'appello temi strategici come l'<u>intelligenza artificiale</u> e la predizione negli aspetti di ingaggio del cliente, l'<u>internet delle merci</u> e degli oggetti, o ancora in modo più specifico il monitoraggio della catena del freddo nel **trasporto** dei vaccini. Tutti elementi che rendono impossibile generare l'integrazione tra i processi e l'erogazione di nuovi servizi.

Gli **investimenti** nel **58%** dei casi continuano, ma solo in ambiti tradizionali, come il software customizzato, a discapito della standardizzazione e dell'agilità. Per il **40%** delle imprese la **quota** di capitali destinata all'innovazione è molto bassa (15%-25%) e con sperimentazioni ridotte.

"E' chiaro che le tecnologie sono servizi vitali per il tutto il settore della logistica ma essenziali sono soprattutto <u>formazione</u> e condivisione – sottolinea Di Ruscio -. Le competenze si rivelano infatti la prima carenza, trasversale a moltissime funzioni di business. Solo il 22% delle imprese dichiara (e forse inconsapevolmente) di non avere gap di competenze; **il 43% non fa formazione**. Ciascuno deve dunque avere **competenze a T,** verticali ma capaci al contempo di aprirsi all'esterno. Se guardiamo ad esempio ai veicoli a guida autonoma ci accorgiamo che il guidatore è una figura molto più vicina ad un informatico, così come l'operatore di magazzino deve spesso saper gestire dispositivi che interagiscono con strumenti evoluti di intelligenza artificiale, realtà aumentata e virtuale. Servono scelte mirate, riqualificazione del persone ma soprattutto rendere il top management consapevole, attraverso figure consulenziali e fornitori, oltre che aprirsi all'ascolto", conclude.

"Avere una visione allargata degli attori della filiera e mettere al loro servizio competenze tecnologiche e di business". Concorda sul tema del capitale umano, **Andrea Carlini**, sales manager





Pagina 1

Foglio 3/3

Scm Solutions di Engineering, in rappresentanza delle aziende del digitale. "È importante iniettare competenze e formazione tra le aziende ed utilizzare la tecnologica con processi più snelli e rapidi che portino risultati immediati. Engineering investe in innovazione con centri specifici su nuove tecnologie, su AI e ML che permettono forti miglioramenti in questa logica, come l'uso del commercio elettronico al di fuori di alcune categorie consolidate. Essere preparati, come ha fatto l'azienda cliente Alì e-grocery che nel 2016 ha iniziato a pensare una logica distributiva non convenzionale, grazie alla quale, durante la crisi ha potuto ottimizzare l'infrastruttura con la creazione di modalità distributive diverse, anche b2c e con logiche di picking diverse. O come Candy, per la quale Engineering ha studiato una soluzione di supply chain integrata che permette al cliente di migliorare le previsioni in termini di domanda, ottimizzando tutta la catena distributiva".

Piercarlo Benetti, associate partner di Logistics Reply dichiara: "Le tecnologie emergenti costituiscono la materia prima per un'abilitazione reale del processo di innovazione che coinvolge tutto l'ecosistema dell'azienda, interno e esterno". Altro elemento chiave sono i data driven: "Molte aziende si stanno muovendo abilitate dal cloud per servizi applicativi e per rispondere in modo reattivo applicando algoritmi di ML e AI che rappresentano una leva per il logistico, che forse oggi è un passo indietro rispetto ad altri settori". LEA Reply è la piattaforma digitale cloud nativa di supply chain studiata dall'azienda per ottimizzare la gestione esecutiva delle attività logistiche, uno strumento di collaborazione lungo tutta la catena fino al consumatore finale.

Logistica sanitaria

La logistica sanitaria è entrata nell'occhio del ciclone ed evidenzia le sue lacune. I finanziamenti della Next generation Eu potranno servire a colmarle. Ne parla Alessandro Pacelli, presidente Commissione Logistica Sanitaria di Assologistica: "L'Europa si aspetta dall'Italia per il piano di ripresa nella sanità pubblica un salto di qualità che recuperi il gap. In Italia il farmaco è gestito bene nel privato, molto meno nella PA. Si rende necessario un partenariato pubblico-privato con investimenti a lungo termine anche nel settore sanitario, perché le risorse sono scarse e i servizi specifici possono essere gestiti da privati. Quello che chiede l'Europa in una ideale supply chain della logistica viene definita in macro e micro logistica integrata". Prosegue Pacelli: "La distribuzione dei vaccini rappresenta la più grande sfida della logistica degli ultimi anni. Serve tutta l'expertise del settore per definire progetti dove gli operatori possano mettere a fattor comune le loro competenze per un risultato qualitativo elevato all'interno della sanità pubblica".

A questo proposito interviene Marco Nava, operations excellence Vp director di Dhl Supply Chain Italy: "Da questa esperienza abbiamo imparato il valore della flessibilità e dell'attitudine a muoversi in anticipo rispetto alla sfida da affrontare. Oggi la prova più grande è la catena di una distribuzione a numero elevato di spedizioni e la necessità di gestire spedizioni a bassissima temperatura". Un grosso impegno, a cui Dhl in Italia contribuisce attraverso la distribuzione del 35% dei farmaci e del 70% dei vaccini.

Moltissime dunque le imprese che lavorano su diversi fronti per una gestione più efficace della logistica in questa fase critica del mercato, premiate al Logistico dell'anno. Alcune ad personam, altre con premi aziendali e menzioni speciali. Tra queste, **Conad** e **Tesisquare** si aggiudicano in particolare il **Premio II Logistico dell'Anno 2020**. Viene riconosciuta alle aziende la collaborazione ad una logistica sostenibile del progetto **Conad Logistics** per una gestione strategica del trasporto e della razionalizzazione dei flussi primari





Pagina 1

Foglio 1/2



21 Dicembre 2020 — News

Studio Fedespedi

Noli marittimi, +200% in sette mesi





Pagina 1

Foglio 2/2

L'impatto della pandemia sulle imprese di spedizioni internazionali è stato consistente. A certificarlo è stato il Centro Studi Fedespedi, in una indagine dalla quale è emerso che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del 2020. In particolare, il 36,4% delle imprese ha registrato una contrazione compresa tra l'11 e il 30%.

Per quanto riguarda le previsioni sul 2021, il sentiment delle aziende di spedizione è orientato a larga maggioranza (62%) verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%) o leggera ripresa delle attività economiche, trainate dalle esportazioni. Solo il 9% prevede un'ulteriore forte decrescita del ciclo.

Per quanto riguarda il traffico container a livello mondo, nei primi nove mesi dell'anno si è attestato intorno ai 122 Milioni di TEU, con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. Il traffico infraregionale tiene di più con volumi sostanzialmente

invariati per i trade europei (-0,9%).

L'andamento dei noli si muove in senso opposto al traffico container, registrando un aumento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). Una vera e propria "bolla dei noli", alimentata soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tramite politiche di blank sailing.

In sofferenza i principali porti container italiani, che nel periodo gennaio-settembre segnano -11%: punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tiene, invece, Trieste (1,1%). In controtendenza il porto di Savona che registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal APM di Vado. Migliori performance, invece, per i porti del Mediterraneo (-2,9%) e per i principali porti a livello mondiale (-2,3%).





Pagina 1

Foglio 1/1

PORTI E LOGISTICA

I controlli radiometrici rischiano di costare carissimi alla nostra economia

Una leggina (che non c'è) rischia di bloccare i porti: l'allarme di Spediporto

22/12/2020 ore: 07.37



GENOVA - "I porti italiani dal 26 dicembre saranno bloccati": **lo scrive in una nota Giampaolo Botta**, direttore generale di Spediporto.

"Entro il 15 dicembre il ministero dello Sviluppo economico avrebbe dovuto emanare un Decreto in cui fissare in modo preciso e puntuale l'elenco dei prodotti a cui applicare, in fase di sbarco in un porto italiano, la sorveglianza (controllo) radiometrico. In assenza del citato

decreto tale controllo verrà esteso senza limitazioni a circa il 70% delle merci importate nel nostro Paese, rendendo di fatto impossibile la consegna di ogni tipologia di prodotto che includa parti metalliche. Esempio: le viti presenti nei mobili da montare, le fibbie e bottoni nei vestiti, qualsiasi prodotto includente parti metalliche, anche in piccole quantità, sarà soggetto a controlli.

L'Italia - continua Spediporto - sarà l'unico Paese in Europa ad avere una normativa così penalizzante per la propria economia. Di tempo per mettere a posto le cose ce ne è stato, la normativa radiometrica attende da 10 anni una sua ridefinizione, ma nulla è stato fatto. Anche le nostre lettere inviate mesi fa sono restate inevase. Questo Paese, le sue amministrazioni, non solo non hanno da decenni una visione economica ma neanche sanno gestire, con diligenza e buon criterio, l'ordinaria amministrazione così che a farne le spese saranno le importazioni italiane di prodotti lavorati e semilavorati. Una vera assurdità, i controlli radiometrici devono esserci ma devono essere mirati a tutelare la salute di lavoratori e cittadini, non a massacrare l'economia italiana gia fragile e precaria. Ministro rispondi agli appelli delle categorie economiche sul punto, batti un colpo se esisti".





Pagina 1

Foglio 1/2

Shipping

Quando il Covid non esisteva: nel 2019 i terminal container italiani sono cresciuti dell'1,4%

Lo studio di Fedespedi mette in evidenza sia l'aumento dei TEUs movimentati sia quello del fatturato (+1%). Cresce il PSA di Genova, boom di TMT. Ma i dati del 2020 saranno inevitabilmente diversi



La
'bella
vita'
quando
il Covid
era
una
parola
ancora

sconosciuta. potrebbe essere questo il titolo – senz'altro un po' romanzato – dell'ultima fatica del centro studi di Fedespedi, che ha analizzato l'andamento del traffico container nei principali terminal italiani nel corso del 2019, cioè prima che la pandemia prendesse piede e infettasse, inevitabilmente, anche questo comparto.





Pagina 1

Foglio 2/2

"Lo scopo è quello di analizzare le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani, settore che ha un ruolo sempre più cruciale nel sistema portuale italiano e internazionale, oggetto di grande interesse da parte delle compagnie marittime, protagoniste negli ultimi anni di processi di integrazione verticale della filiera logistica. L'analisi di quest'anno fotografa l'andamento dei terminal italiani nell'ultimo anno di attività pre-Covid", annuncia l'associazione guidata da Silvia Moretto che ha preso in esame i terminal di Ancona (Adriatic Container Terminal), Cagliari (Cagliari International Container Terminal), La Spezia (La Spezia Container Terminal), Salerno (Salerno Container Terminal), Genova (SECH e PSA), Gioia Tauro (Medcenter Container Terminal), Livorno (Terminal Darsena Toscana), Napoli (Co.Na.Te.Co), Ravenna (Terminal Container Ravenna), Trieste (Trieste marine Terminal) e Venezia (Venezia Container Terminal).

Per quanto riguarda le performance operative, ovvero TEUs movimentati nel 2019 i 12 terminal analizzati hanno movimentato complessivamente 8,495 milioni di TEUs - il 78,8% del totale italiano (10,770 milioni di TEUs) - su una superficie totale di 5,1 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 94 gru da banchina; rispetto al 2018, nel 2019 hanno registrato una crescita complessiva dell'1,4% in termini di TEUs movimentati.

Punte positive sono registrate a Livorno (+11,6%), Ancona (+10,8%) e Trieste (+10%). Scende, invece, Salerno (-20,7%). Genova, il primo porto container a livello nazionale, registra un -0,9% al Sech e +1,4% a Voltri. Il dato di Cagliari (-75,1%) è relativo al periodo di attività gennaio-giugno 2019: la forte contrazione registrata è connessa alla decisione di Hapag Llyod di spostare le operazioni su Livorno.

Per quanto riguarda, invece, le performance economico-finanziarie i terminal analizzati sono 9 in quanto il bilancio 2019 di Cagliari riguarda solo un semestre di attività, mentre quelli di Gioia Tauro e Ravenna non sono ancora disponibili. Questi i dati più significativi: i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di 590,9 milioni di euro, con un valore aggiunto di 316 milioni di euro e un risultato finale di 74 milioni di euro, pari al 12,5% del fatturato. Il rapporto 2019/2018 a numero omogeneo di imprese evidenzia un aumento dell'11%.

I risultati dei singoli porti in termini di fatturato seguono i risultati delle performance operative (TEUs movimentati): Salerno registra un -9,1%, mentre registrano una crescita consistente Ancona (+23%) e Trieste (+12%).

Fanno eccezione i terminal genovesi che registrano risultati di segno opposto in termini di fatturato rispetto ai Teu movimentati: Sech +5,2% e Voltri -2,5%.

Per leggere la versione integrale dello studio, clicca qui.





Pagina 1

Foglio 1/1

Porti

Controlli radiometrici: dal 26/12 rischio paralisi nei porti secondo Spediporto (AGGIORNATO)

L'allarme suonato a inizio ottobre da Confetra pare sia rimasto inascoltato e ora nei controlli radiometrici sull'importazione delle merci in Italia si rischia una paralisi.

Il tema è stato appena sollevato da Spediporto, l'associazione genovese degli spedizionieri, che denunciando un rischio di "blocco dei porti dal 26 dicembre", parla di "un altro calcio nello stomaco all'economia del Paese".

Ripercorrendo le ultime tappe della vicenda l'associazione, tramite il suo direttore generale Giampaolo Botta, scrive che entro la data del 15 Dicembre il Mise (Ministero dello Sviluppo Economico) avrebbe dovuto emanare un Decreto in cui fissare in modo preciso e puntuale l'elenco dei prodotti a cui applicare, in fase di sbarco in un porto italiano, la sorveglianza (controllo) radiometrico. "In assenza del citato decreto tale controllo verrà esteso senza limitazioni a circa il 70% delle merci importate nel nostro Paese, rendendo di fatto impossibile la consegna di ogni tipologia di prodotto che includa parti metalliche" sottolinea Spediporto. Fra questi, ad esempio, le viti presenti nei mobili da montare, le fibbie e i bottoni nei vestiti; qualsiasi prodotto che include parti metalliche, anche in piccole quantità, sarà soggetto a controlli. "L'Italia sarà l'unico Paese in Europa ad avere una normativa così penalizzante per la propria economia" denunciano gli spedizionieri genovesi. Che poi aggiungono: "Di tempo per mettere apposto le cose ce n'è stato, la normativa radiometrica attende da 10 anni una sua ridefinizione, ma nulla è stato fatto. Anche le nostre lettere inviate mesi fa sono restate inevase. Ouesto Paese, le sue amministrazioni, non solo non hanno da decenni una visione economica ma neanche sanno gestire, con diligenza e buon criterio, l'ordinaria amministrazione così che a farne le spese saranno le importazioni italiane di prodotti lavorati e semilavorati. Una vera assurdità, i controlli radiometrici devono esserci ma devono essere mirati a tutelare la salute di lavoratori e cittadini, non a massacrare l'economia italiana già fragile e precaria".

In conclusione l'appello a Stefano Patuanelli: "Ministro rispondi agli appelli delle categorie economiche sul punto, batti un colpo se esisti". Secondo quanto appreso da <u>SHIPPING ITALY</u> il problema potrebbe però essere presto se non risolto, quantomeno rinviato. Un apposito emendamento sarebbe infatti stato preparato da Confetra e, salvo sorprese, dovrebbe essere approvato nel decreto cosiddetto Milleproroghe. Grazie a questo la scadenza del 15 dicembre verrebbe infatti posticipata almeno fino alla prossima primavera dando modo al Ministero dello sviluppo economico di prevedere il tanto atteso decreto ministeriale sui controlli radiometrici.





Pagina 1

Foglio 1/1

Rischio paralisi sull'import di merci in Italia a causa dei controlli radiometrici

L'allarme suonato a inizio ottobre da Confetra pare sia rimasto inascoltato e ora nei controlli radiometrici sull'importazione delle merci in Italia si rischia una paralisi.

Il tema è stato appena sollevato da Spediporto, l'associazione genovese degli spedizionieri, che denunciando un rischio di "blocco dei porti dal 26 dicembre", parla di "un altro calcio nello stomaco all'economia del Paese".

Ripercorrendo le ultime tappe della vicenda l'associazione, tramite il suo direttore generale Giampaolo Botta, scrive che entro la data del 15 Dicembre il Mise (Ministero dello Sviluppo Economico) avrebbe dovuto emanare un Decreto in cui fissare in modo preciso e puntuale l'elenco dei prodotti a cui applicare, in fase di sbarco in un porto italiano, la sorveglianza (controllo) radiometrico. "In assenza del citato decreto tale controllo verrà esteso senza limitazioni a circa il 70% delle merci importate nel nostro Paese, rendendo di fatto impossibile la consegna di ogni tipologia di prodotto che includa parti metalliche" sottolinea Spediporto.

Fra questi, ad esempio, le viti presenti nei mobili da montare, le fibbie e i bottoni nei vestiti; qualsiasi prodotto che include parti metalliche, anche in piccole quantità, sarà soggetto a controlli. "L'Italia sarà l'unico Paese in Europa ad avere una normativa così penalizzante per la propria economia" denunciano gli spedizionieri genovesi. Che poi aggiungono: "Di tempo per mettere apposto le cose ce n'è stato, la normativa radiometrica attende da 10 anni una sua ridefinizione, ma nulla è stato fatto. Anche le nostre lettere inviate mesi fa sono restate inevase. Questo Paese, le sue amministrazioni, non solo non hanno da decenni una visione economica ma neanche sanno gestire, con diligenza e buon criterio, l'ordinaria amministrazione così che a farne le spese saranno le importazioni italiane di prodotti lavorati e semilavorati. Una vera assurdità, i controlli radiometrici devono esserci ma devono essere mirati a tutelare la salute di lavoratori e cittadini, non a massacrare l'economia italiana già fragile e precaria". In conclusione l'appello a Stefano Patuanelli: "Ministro rispondi agli appelli delle categorie economiche sul punto, batti un colpo se esisti".

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il problema potrebbe però essere presto se non risolto, quantomeno rinviato. Un apposito emendamento sarebbe infatti stato preparato da Confetra e, salvo sorprese, dovrebbe essere approvato nel decreto cosiddetto Milleproroghe. Grazie a questo la scadenza del 15 dicembre verrebbe infatti posticipata almeno fino alla prossima primavera dando modo al Ministero dello sviluppo economico di prevedere il tanto atteso decreto ministeriale sui controlli radiometrici.





Pagina 1

Foglio 1/2

Frutta, verdura e prosecco. La Brexit fa tremare l'export italiano

Un No Deal colpirebbe le forniture in Uk, ma causerebbe forti danni anche all'agroalimentare Made in Italy. Le preoccupazioni di Filiera Italia anche per la contraffazione dei prodotti nostrani

By Claudio Paudice

Le ultime quarantotto ore sono solo un assaggio di quello che può accadere nel Regno Unito in caso di No Deal. Le file davanti ai supermercati, gli scaffali già vuoti a metà mattinata, la corsa alle scorte di generi di prima necessità, la coda di tir bloccati a Dover dopo la chiusura dei collegamenti merci con la Francia e lo stop ai voli passeggeri. Una hard Brexit temporanea dovuta non ai negoziati ancora in corso seppur agli sgoccioli tra Londra e Bruxelles ma alla variante del coronavirus che ha isolato la Gran Bretagna dal resto del mondo. Un "tempismo perverso", dice all'HuffPost Luigi Scordamaglia, consigliere delegato di Filiera Italia, la fondazione che riunisce il meglio del Made in Italy agroalimentare, e che tuttavia deve far riflettere in vista della scadenza delle trattative tra il governo britannico e la Commissione Europea alla fine dell'anno. Perché il mancato accordo sulla Brexit sarebbe, comunque, una situazione lose-lose, dove a perdere sarebbero tutti, non solo gli inglesi.

"Onestamente appare poco serio l'ultimo appello della Commissione Europea per lo stop ai divieti verso il Regno Unito, dopo aver dimostrato ampiamente la sua incapacità nel coordinare le politiche tra i vari Stati membri, a partire da quelle sanitarie contro il Covid. D'altro canto, i britannici stanno avendo un antipasto di quello che potrebbe accadere con una hard Brexit", dice Scordamaglia.

Gli effetti per l'export europeo, e in particolare quello italiano, potrebbero essere disastrosi col No Deal. Il Regno Unito è il quarto Paese di destinazione per il nostro export agroalimentare. Gli scambi commerciali valgono quasi tre miliardi e mezzo di euro, 700 milioni solo di prosecco. La Gran Bretagna è un paese importatore, l'import arriva fino all'80% per le verdure e al 40% per la frutta. Alcuni osservatori hanno quantificato in circa il 30-35% il crollo dell'export verso il Regno Unito. "L'Italia rischia di essere fortemente danneggiata dalla Brexit che innescherà probabilmente la svalutazione della sterlina", racconta ancora il consigliere di Filiera Italia. "La perdita di potere d'acquisto della moneta avrà un impatto sui prodotti di fascia alta e a prezzo più alto, come sono





Pagina 1

Foglio 21/2

quelli italiani, che potrebbero diventare meno accessibili alla fascia medio-bassa della popolazione britannica".

Tra il 2015 e il 2019 l'export agroalimentare italiano oltre Manica è passato da 3,2 miliardi a 3,4 miliardi. Nei primi nove mesi del 2020 l'agroalimentare nazionale esportato nel Regno Unito ha raggiunto la quota di 2.537,3 milioni. Il Regno Unito rappresenta il quarto sbocco dell'agroalimentare Made in Italy. Su gennaio-settembre 2020 ha coperto il 7,8% dell'intero export agroalimentare italiano del periodo. Più di 500 milioni di euro in vini, mosti e aceti, più di 200 milioni di euro di prodotti lattiero-caseari, 290 milioni di euro in pasta, 201 di prodotti vegetali, 243 milioni di prodotti dolciari.

A perdere, quindi, sarebbero sia i prodotti europei, tagliati fuori dal mercato britannico, sia i britannici che potrebbero essere costretti ad aumentare la spesa alimentare per <u>alcuni generi di largo consumo come carni e formaggi.</u> La media delle tariffe europee è di circa il 2,8% per i prodotti non agricoli, ma del 10% per le automobili e di oltre il 35% per i prodotti lattiero-caseari. Se come sembra il Regno Unito vorrà percorrere la strada degli accordi bilaterali con gli Stati Uniti, la situazione non migliorerà sotto il profilo della qualità dei prodotti importati, anzi. "Gli standard americani sono lontani da quelli europei, con meno garanzie su qualità e provenienza geografica dei prodotti". Questi rischi però riguardano da vicino anche l'Europa e l'Italia, dice Scordamaglia che lancia l'allarme. Perché, a meno che non si voglia fissare una frontiera doganale molto rigida tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord (col rischio poi di innescare tensioni al confine), c'è un pericolo che riguarda i prodotti italiani da vicino: "La Gran Bretagna potrebbe diventare la porta di ingresso per merci non controllate, di cattiva qualità e di falsi made in Italy (italian sounding)".

"Io credo che alla fine una intesa verrà trovata perché in caso di mancato accordo perdono davvero tutti. Certo il Regno Unito - continua Scordamaglia - non può pensare, ad esempio, di adottare politiche di aiuto di Stato alle sue imprese sul modello cinese. Al tempo stesso serve che venga tutelata la sovranità britannica e questo spetta alla Commissione Europea", conclude il consigliere di Filiera Italia.





Pagina 1

Foglio 1/2



22 Dicembre 2020 — News

Andamento pre-covid

Terminal, un 2019 con il segno +

di Redazione





Pagina 1

Foglio 2/2

Nel 2019 i principali terminal portuali nazionali hanno movimentato complessivamente 8,495 milioni di Teu, con una crescita dell'1,4% rispetto all'anno precedente.

A riportarlo è il report "I Terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria", elaborato (per il quarto anno consecutivo) dal Centro Studi Fedespedi con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani.

Complessivamente sono stati analizzati 12 terminal, le cui movimentazioni hanno rappresentato nel 2019 il 78,8% del totale italiano (10,770 milioni di Teu).

Punte positive sono registrate a Livorno (+11,6%), Ancona (+10,8%) e Trieste (+10%). Scende, invece, Salerno (-20,7%). Genova, il primo porto container a livello nazionale, registra un -0,9% al Sech e +1,4% a Voltri. Il dato di Cagliari (-75,1%) è relativo al periodo di attività gennaio-giugno 2019: la forte contrazione registrata è connessa alla decisione di

Hapag Lyod di spostare le operazioni su Livorno.

Per quanto riguarda, invece, le performance economico-finanziarie i terminal analizzati sono 9 in quanto il bilancio 2019 di Cagliari riguarda solo un semestre di attività, mentre quelli di Gioia Tauro e Ravenna non sono ancora disponibili. Questi i dati più significativi: i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di 590,9 milioni di euro, con un valore aggiunto di 316 milioni di euro e un risultato finale di 74 milioni di euro, pari al 12,5% del fatturato. Il rapporto 2019/2018 a numero omogeneo di imprese evidenzia un aumento dell'1%.

I risultati dei singoli porti in termini di fatturato seguono i risultati delle performance operative (Teu movimentati): Salerno registra un -9,1%, mentre registrano una crescita consistente Ancona (+23%) e Trieste (+12%). Fanno eccezione i terminal genovesi che registrano risultati di segno opposto in termini di fatturato rispetto ai Teu movimentati: Sech +5,2% e Voltri -2,5%.





Pagina 1

Foglio 1/1

Sommariva a Spezia e Rossi a Ravenna: da oggi sono presidenti del porto

Roma – "Al termine delle necessarie audizioni, la Commissioni Trasporti della Camera ha dato il via libera alla nomina di **Mario Sommariva** e **Daniele Rossi** a presidente delle Autorità portuali di Trieste e del Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale". **Ne da' notizia Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera**.

"L'ottimo lavoro svolto e la loro solida esperienza accumulato nei rispettivi porti rendono queste due figure del tutto all'altezza degli impegnativi compiti che li aspettano. Da parte nostra, un augurio a entrambi di buon lavoro", conclude.





Pagina 1

Foglio 1/5

Shipping

È Luigi Robba il Logistico della carriera in porto

Assologistica premia il manager e funzionario associativo genovese, da 55 anni impegnato sulle banchine in diversi ruoli



Angelo Scorza





Pagina 1

Foglio 2/5

Il suo nome, tra i 5 premi personali assegnati quest'anno, è a fianco a quelli di un paio di 'mostri sacri' dei relativi segmenti del cluster trasportistico come sono Eleuterio Arcese (autotrasporto) ed Alvise di Canossa (spedizioni).

Ed anche se non fa l'imprenditore, la sua popolarità è tale che l'associazione presso cui tuttora collabora - non volendone sapere assolutamente di andare in pensione alla soglia degli 80 anni – è stata letteralmente subissata di messaggi di congratulazioni e partecipazione sentita al prestigioso riconoscimento.

Luigi Robba, classe di ferro 1941, nato sotto il segno dei Gemelli (abili nella comunicazione) nel quartiere di Sampierdarena, coerente con la fede calcistica professata in quella popolosa 'delegazione' di Genova alle spalle del porto storico, la scorsa settimana è stato insignito (in maniera virtuale, logicamente, causa Covid) del premio Logistico dell'anno 2020 da parte di Assologistica (che ogni anno ne assegna una trentina circa a personalità ed aziende del cluster dei trasporti a tutto campo).

Crediamo sinceramente che il 'manager istituzionale' della portualità italiana non abbia bisogno di alcuna presentazione, perché in 60 anni di carriera in questo ambito, alzi la mano chi non lo ha mai incontrato? E di certo da costoro è condivisa l'impressione di un uomo genuino e schietto quanto basta, preparato e appassionato, disponibile con tutti e signorile nelle sue manifestazioni, come anche fermo nelle sue posizioni, suffragate dalla conoscenza.

"Per il pluriennale e determinante impegno nel mondo associativo del settore portuale" afferma la motivazione ufficiale: una frase breve ma precisa e calzante, che sintetizza un percorso riassunto nella presentazione sul sito associativo: "Collaboro con Assiterminal di cui sono stato Direttore Generale per 10 anni dopo 21 anni da Segretario Generale di Assoporti e prima ancora in posizioni dirigenziali al C.A.P. Consorzio Autonomo del Porto (10 anni) e in Seport Servizi Portuali (9 anni), entrambe di Genova" racconta Robba, che è stato anche revisore dei conti e componente dell'Assemblea di ESPO (European Sea Ports Organisation), Membro Community Port Working Group in rappresentanza dei porti italiani alla DG Trasporti UE, Componente Consiglio Direttivo Associazione Nazionale promozione trasporto marittimo a corto raggio, Consigliere Co.Me.Tra (Comunità Mediterranea dei Trasporti), Componente Consulta Generale Autotrasporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rappresentante alla Federazione del Mare, Presidente Sistemi e Telematica Porto di Genova SpA e Consigliere d'Amministrazione Merci Convenzionali SpA.

In tutte queste mansioni, il comun denominatore è stato quello di tessitore di trame condivise anche tra le controparti, mediatore nelle relazioni industriali e sindacali, coordinatore di gruppi di studio e progetto.

Dopo la Laurea in Scienze Politiche con tesi sul settore portuale, Robba comincia a muovere i primi passi professionali presso la Robba srl, azienda di famiglia nell'autotrasporto di persone e merci, per passare a due successivi impieghi in imprese di operazioni e servizi portuali: Unione Imprese sbarco e imbarco porto di Genova e S.A.I. Società Anonima Imbarchi SpA.

La sua carriera decolla con l'ingresso a 28 anni nei ranghi della galassia del C.A.P., e da lì in poi sarà mezzo secolo di ininterrotta e serissima attività al servizio di aziende e associazioni.

"Signori...la Storia!" ha sentenziato, in maniera lapidaria ma efficacissima, uno dei tanti suoi 'ammiratori' che si sono espressi sulle pagine di Linkedin.

Tra costoro anche Lamia Kerdjoudj-Belkaid, Segretario Generale FEPORT e Luca Sisto, Direttore Generale Confitarma, per citarne solo un paio.

Più articolati i messaggi di congratulazioni recapitati in Assiterminal.

"Il riconoscimento premia una persona che ha sempre messo la propria professionalità al servizio di tutti. Conosco Luigi da 30 anni e ne ho sempre apprezzato la grande preparazione e l'ostinato attaccamento al lavoro: i porti sono stati la sua vita e li ha vissuti nelle differenti esperienze che ha avute. Dietro un carattere apparentemente burbero Luigi Robba ha sempre messo in campo una conoscenza profonda della materia portuale.





Pagina 1

Foglio 3/5

Lo ricordo per tanti anni in Assoporti, colonna fondamentale per Presidenti di grande personalità come Francesco Nerli, a dimostrazione del fatto che dietro un grande Presidente vi è sempre un grande Direttore. Quante riunioni ed incontri positivi con lui durante la mia presidenza, prima dell'Ufficio per lo short sea shipping (in cui Assoporti era socio fondatore insieme a Federagenti e Confitarma) e poi di Federagenti.

Passato in Assiterminal, tornato finalmente nella sua Genova dopo 20 anni da pendolare con Roma, ha trasferito nel terminalismo portuale l'esperienza e conoscenza delle normative del settore e delle dinamiche associative con la passione e la determinazione di chi ama profondamente i porti" Umberto Masucci (Propeller Club).

"Ci siamo conosciuti venti anni fa durante le interminabili trattative del contratto porti; ricordo gli appunti scritti a matita e le grida di chiamata nel corridoio ma anche l'infinita pazienza. Ho apprezzato l'ordine, il rigore e la profonda conoscenza del settore. Col tempo la nostra collaborazione, che si intensificava ad ogni rinnovo, è diventata amicizia. La fiducia accordata negli anni è stato un importante stimolo a lavorare meglio: decisamente un buon maestro" Bianca Picciurro (Assologistica).

"Esiste un detto: non si vive per lavorare. Lui è nato per smentirlo. Per Luigi il lavoro è come l'aria, la portualità l'ossigeno. Per Luigi il lavoro è la passione e l'essenza della vita. Senza anteporre ambizioni personali, senza ruffiana ricerca di consenso" Luca Becce (Assiterminal).

"Non è facile parlare di una persona con cui si è lavorato per anni gomito a gomito condividendo tanto fino a considerarlo un amico. In una sola parola sintetizzo cosa è stato per me: un maestro.

Senza mai tenere un atteggiamento professorale ha letteralmente cresciuto più di una generazione di dirigenti e funzionari delle Autorità di amministrazione dei porti passando solide conoscenze ed esperienze e testimoniando l'attaccamento al lavoro, la puntuale attenzione a ogni dettaglio, a implicazioni apparentemente minime, senza mai perdere la capacità di leggere quel che può accadere, le problematiche alte, le innovazioni, il futuro possibile.

Soprattutto un maestro nella capacità di considerare, valutare e fare sintesi delle esigenze di chi rappresenta e di chi si confronta con lui in rappresentanza di altri. Attentissimo alle esigenze delle imprese quando ha lavorato per soggetti pubblici; al ruolo del pubblico quando ha rappresentato l'impresa; alle istanze della controparte quando ha rappresentato le parti datoriali. Sempre attento all'interesse generale. Ancora oggi, nel valutare scelte fatte o da intraprendere, capita di chiedermi: che ne direbbe Robba? In una vita professionale che può essere portata ad esempio, se solo può avere un cruccio è quello di essere stato ascoltato troppo poco da chi poi ha preso decisioni. Non dico che il mondo sarebbe diverso, ma forse nel nostro settore qualcosina andrebbe meglio" Paolo Ferrandino (AdSP Ravenna, ex Assoporti).

"Ricordo Robba fin da quando ancora era al C.A.P. Siamo diventati amici grazie al comune amico Luigi Barba, sono contento di aver lavorato insieme su dossier molto interessanti dapprima in Assoporti e quindi in Assiterminal: la disciplina dei dragaggi, i tentativi di mettere mano al regolamento sulle concessioni demaniali e tante altre questioni nelle quali ho avuto il piacere e il privilegio di essere coinvolto per dare il mio contributo. Luigi conosce la materia portuale come pochi e ha sempre messo tutto il suo impegno al servizio dell'intera port community. Il premio meritatamente attribuito è il giusto riconoscimento di tale impegno. Non farci mai mancare la tua competenza e saggezza: ne abbiamo tutti bisogno" Francesco Munari (avvocato marittimista).

"Ho conosciuto Luigi litigandoci. Ero al MIT nel 2015 e la sua appassionata difesa della categoria mi pareva addirittura condizionata da un giudizio aprioristico. quasi ideologico. In verità la sua veemenza era più concentrata sulla critica, giusta, ad un Regolatore pubblico da troppo tempo inefficace ed inefficiente. Ci siamo poi intesi, ed è per me stato fonte di infinita competenza. Sotto la scorza di intransigenza, c'è uno splendido sorriso ricco di umanità". Ivano Russo (Confetra).

"Quando cominciai ad occuparmi del settore marittimo portuale una delle figure rimaste impresse per preparazione e conoscenza della materia è stata la sua che con altri ha contribuito alla mia formazione professionale. A lui ho sempre guardato con rispetto ed ammirazione cercando di carpire i trucchi del mestiere, frutto di una profonda conoscenza e di una professionalità costruita con impegno e dedizione sul campo. Abbiamo sempre avuto un rapporto franco e sincero nel rispetto reciproco dei ruoli anche quando avevamo idee e posizioni diametralmente opposte ed anche quando abbiamo rispettivamente cambiato incarico; rispetto che nasce da una riconoscenza reciproca del valore delle persone e non mi riferisco solo all'ambito professionale ma





Pagina 1

Foglio 4/5

soprattutto a quello umano, caratteristica che lo ha sempre contraddistinto" Enrico Maria Pujia (MIT)

"L'ho conosciuto nel 1995: il Direttore dell'Azienda mezzi meccanici Francesco Ruffini invitò il sottoscritto, nominato Presidente dell'Autorità Portuale di Livorno e in questa veste liquidatore dell'Azienda, alla Barcarola di Livorno per un primo contatto col Segretario generale di Assoporti. Nei mesi successivi, completata la nomina del Presidenti della maggioranza delle neo-costituite Autorità fu eletto Presidente dell'Associazione Francesco Nerli. Non temo smentite nel sostenere che raramente ho visto realizzarsi un ticket più completo, integrato, efficiente, irripetibile.

È sufficiente scorrere l'elenco degli atti correttivi ed integrativi della Legge di Riforma per comprendere, a distanza di 25 anni, quante e quali fossero le difficoltà per traghettare il sistema portuale nazionale da una situazione arcaica ad una più moderna ed utile al Paese. Molti di quei correttivi e delle necessarie norme di sostegno economico a quello che il ticket definiva "il riallineamento" del sistema portuale italiano sono dovute alla professionalità di Luigi e alla capacità relazionale e politica di Francesco alle quali, tra l'altro, dobbiamo il Contratto di lavoro di settore.

Successivamente molti di noi, coinvolti nelle dinamiche portuali e logistiche, abbiamo contato su di lui come un punto di riferimento professionale qualunque fosse la sua collocazione. Non sempre è stato semplice: Robba non fa sconti quando ritiene che l'interlocutore non sia stato diligente nel considerare tutti gli aspetti di una determinata questione. Per rivolgerglisi o sostenerne il confronto è indispensabile una preparazione che mi pare non si riscontri più con la necessaria frequenza. Da qualsiasi postazione nella portualità italiana anche la più defilata spero che Luigi dia ancora una mano nei tempi difficili che viviamo e che purtroppo vivremo" Nereo Marcucci (Confetra)

"Schivo per stile e contaminazione, per quella genovesità che apre alla relazione diretta nel rispetto dei ruoli, dello scenario e della valutazione pignola ma anche creativa di ogni contesto.

Sincero nelle emozioni, stratificate in un mix di lavoro-vita che porta nella sua intimità, mai distaccato, sempre attento al dettaglio e ai suoi risvolti anche prospettici. Un combinato disposto di conoscenza profonda e passione che si cela dietro allo sguardo di chi ha vissuto, costruito, patito, mediato senza cedere, al tempo, al pressapochismo e ai cambiamenti.

Un uomo, professionista vero e compiuto, duro prima con se stesso. Per me, casualità, un compagno di viaggio sin dall'inizio della mia vita professionale in diversi contesti, che ho sempre ascoltato, prendendo appunti, spunti, ritrovandolo da più di un anno ogni mattina nella stanza accanto, presenza, riferimento, confronto, crescita" Alessandro Ferrari (Assiterminal).





Pagina 1

Foglio 5/5



Roma, It decodes by

Ho conosciuto Luigi negli anni '90, insieme a Francesco Nerli, che da pochi giorni di ha lasciato, guidavano insieme Assoporti

Due giganti: Francesco il Presidente, portava con se tutta l'esperienza politica di una vita e la conoscenza, anzi qualcosa di più, di una legge, la legge 84/94, con cui nel riordinare l'organizzazione del lavoro portuale si cambiava radicalmente la gestione di 24 porti maggiori del nostro Paese.

Ma Luigi non era da meno. Come dirigente del Consorzio Autonomo del porto di Genova, il più importante Ente portuale che già al tempo gestiva in autonomia il primo porto d'Italia, il porto di Genova, era portatore di una conoscenza dei meccanismi sociali ed economici dei porti che in pochi potevano vantare.

Era il tempo in cui col neocostituito Comando Generale (anche questo figlio delle Legge 84/94) si aprivano tavoli per chiarire le rispettive competenze delle Autorità portuali e delle Capitanerie.

Due giganti, Francesco e Luigi, con i quali il dialogo, pur non interrompendosi mai, non sempre era facile.

Ho così conosciuto due persone di grande competenze e di indubbio spessore umano con le quali, col tempo si è costruito un rapporto di reciproco rispetto e stima.

Così quando, dopo 20 anni. Ho di nuovo incontrato Luigi a Genova, lui Direttore di Assiterminal, io Comandante della Capitaneria di porto, ho ritrovato lo stesso uomo, lo stesso grande professionista.

Ricordo una colazione insieme, da soli, in una trattoria tipica di Genova dove ci siamo raccontati quei tempi. Ricordo soprattutto l'immutata grande passione e competenza con cui continuava ad affrontare i temi legati alla portualità, quei temi su cui avevamo sempre dibattuto.

Credo davvero che Luigi rappresenti in maniera esemplare quella parte bella dal nostro cluster portuale. Quella fatta di vera passione e amore per il proprio lavoro da fame come una missione.

Giovanni Pettorino (Corpo delle Capitanerie di porto)





Pagina 1

Foglio 1/1

Scongiurata l'emergenza sui controlli radiometrici: questione rinviata di quattro mesi

24 Dicembre 2020

"Non scatteranno i nuovi controlli radiometrici all'import che dal 26 dicembre avrebbero paralizzato porti e aeroporti italiani". Lo annuncia con una circolare ai propri associati Confetra, la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, spiegando che "sul filo di lana, grazie alla pressante azione di Confetra che aveva sollevato l'allarme da ottobre scorso, una modifica legislativa al Milleproroghe rinvia la questione ad Aprile 2021". Appena ieri l'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto aveva lanciato un nuovo allarme a questo proposito.

Confetra spiega ora che entro il prossimo mese di aprile, "dovrà essere emanato il provvedimento che regola i controlli garantendo nel contempo la sicurezza, ma anche l'operatività dei nostri principali hub logistici, come avviene nel resto d'Europa".

La confederazione presieduta da Guido Nicolini ricorda che la vicenda nasce con il decreto legislativo n.101/2020 entrato in vigore il 27 agosto scorso aggiornando una serie di disposizioni sui controlli che devono essere eseguiti delle dogane al momento delle importazioni di prodotti potenzialmente radioattivi.

"Il decreto ha stabilito che il giorno successivo alla scadenza dei 120 giorni dall'entrata in vigore – ossia dal prossimo 26 dicembre – si sarebbero dovuti applicare i controlli su un incredibile lista ddi merci, in pratica il 70-80% delle merci che entrano in Italia, visto che anche innocenti viti o bottoni di metallo sarebbero diventati potenziali portatori di radiazioni atomiche da verificare in dogana" spiega la circolare. Quello che finora però è mancato da parte del Ministero dello Sviluppo economico è un ulteriore decreto per disciplinare i controlli stessi. "Verosimilmente riducendo i prodotti soggetti a verifica e regolando la materia in continuità con quanto avvenuto finora visto che il sistema ha dimostrato di funzionare e non si sono mai verificati rischi radioattivi".

La nota firmata dal direttore di Confetra, Daniela Dringoli, conclude informando che il relativo provvedimento dovrà ora essere emesso entro la fine di aprile 2021.





Pagina 1

Foglio 1/1

Economia - Imprese e Abi a Ue, urgente intervento su nuove norme banche - Economia (ANSA) - ROMA, 28 DIC - Di fronte all'emergenza provocata dalla pandemia è necessario ripensare urgentemente su alcune nuove norme in materia bancaria pensate in un contesto completamente diverso da quello attuale. E' l'appello contenuto ina una lettera congiunta delle associazioni di imprese alle istituzioni europee, firmata da Abi, Alleanza delle Cooperative Italiane (Agci, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, CIAAgricoltori Italiani, CLAAI - Confederazione Libere Associazioni Artigiane Italiane, CNA - Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confimilndustria, Confindustria. Tali norme, si legge, "caratterizzate da un eccesso di automatismi, rischiano di compromettere irrimediabilmente le prospettive di recupero dell'economia italiana ed europea". Nella lettera si sottolinea com si "urgente intervenire sulle regole relative all'identificazione dei debitori come deteriorati (c.d. "definizione di default"). Il combinato disposto di una norma restrittiva, come quella che limita a 90 giorni il periodo di ritardo di pagamento ammesso, con l'applicazione, da gennaio 2021, di nuove e più restrittive soglie per gli importi scaduti, nonché i nuovi criteri per il trattamento dei crediti ristrutturati, rischiano di determinare la classificazione a default di un numero ingentissimo di imprese, comunque sane. Queste imprese perderebbero l'accesso al credito, con quello che ne consegue in termini di prospettive di ripresa. E' indispensabile evitare che, alla classificazione di un credito come deteriorato, consegua in tempi troppo stretti e predeterminati l'imposizione di coperture a carico delle banche fino all'annullamento del valore del credito (c.d. "calendar provisioning"). (ANSA).





Pagina 1

Foglio 1/1

Economia - ABI, rinnovate le iniziative di moratoria con imprese e consumatori

(Teleborsa) - Si rafforza l'attività di supporto delle banche a imprese e famiglie in difficoltà a seguito della pandemia di Covid-19 con il rinnovo delle iniziative di sospensione delle rate dei mutui e dei finanziamenti già disciplinate da specifici accordi con le Associazioni imprenditoriali (AGCI, Confcooperative, Legacoop - riunite nell'Alleanza della Cooperative Italiane; Casartigiani, CIA, CLAAI, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confimi Industria, Confindustria, Cna, Confartigianato, Confcommercio, Confersercenti) e con le Associazioni dei consumatori (Acu, Adiconsum, Adoc, Altroconsumo, Asso-consum, Assoutenti, Centro tutela consumatori e utenti, Cittadinanzattiva, Codacons, Confconsumatori, Federconsumatori, La Casa del Consumatore, Lega Consumatori, Movimento Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Unione Nazionale Consumatori, Udicon).

In particolare, spiega ABI in una nota, sarà prorogato al 31 marzo 2021 il termine entro il quale deve essere assunta la decisione circa la concessione della moratoria da parte della banca. L'associazione precisa che il periodo di durata della modifica del piano di pagamenti del prestito a seguito dell'applicazione della moratoria non deve superare i nove mesi, comprensivi di eventuali periodi di sospensione già concessi a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid 19. Quanto previsto da dette iniziative è coerente con il recente aggiornamento da parte dell'Autorità Bancaria Europea (Eba) delle Linee Guida sulle moratorie legislative e non legislative.

Per quel che riguarda le imprese, la proroga del termine per la presentazione delle domande di accesso alla sospensione del pagamento delle rate (quota capitale ovvero quota capitale e quota interessi) dei finanziamenti, secondo quanto previsto dalla misura "Imprese in Ripresa 2.0" contenuta nell'Accordo per il Credito 2019 - come modificato dagli accordi del 6 marzo e del 22 maggio scorsi con le Associazioni imprenditoriali - è dal 31 dicembre 2020 al 31 marzo 2021. La sospensione del pagamento delle rate dei finanziamenti, coerentemente con le Linee guida Eba, non potrà superare la durata massima di 9 mesi. Tale termine comprende eventuali periodi di sospensione già accordati sullo stesso finanziamento in conseguenza dell'emergenza sanitaria Covid-19.

Le moratorie perfezionate tra l'1 ottobre e l'1 dicembre, precisa la nota, possono comunque avvalersi della maggiore flessibilità nella classificazione delle posizioni oggetto della sospensione del pagamento delle rate, a condizione che siano rispettati i nuovi requisiti previsti dall'aggiornamento del 2 dicembre alle linee guida dell'Eba (vale a dire il requisito della durata massima della moratoria di 9 mesi).

Per quel che riguarda le famiglie, l'iniziativa comprende i mutui ipotecari residenziali (anche relativi ad immobili non adibiti ad abitazione principale) che non possono accedere al Fondo di solidarietà dei mutui per l'acquisto della prima casa (Fondo Gasparrini) e i finanziamenti a rimborso rateale erogati a persone fisiche che non presentano ritardi di pagamento al momento della presentazione della domanda di sospensione. La sospensione, per un massimo di 9 mesi, riguarda la quota capitale o l'intera rata e può essere richiesta nei casi di cessazione del rapporto di lavoro, riduzione dell'orario di lavoro per un periodo di almeno 30 giorni solari consecutivi, riduzione del fatturato del 33% rispetto all'ultimo trimestre 2019, morte o grave infortunio del debitore.

Con riferimento specifico al mercato del credito al consumo, ABI segnala infine che anche Assofin ha avviato una analoga iniziativa di sospensione, in coordinamento con l'iniziativa ABI. da dette iniziative è coerente con il recente aggiornamento da parte dell'Autorità Bancaria Europea (Eba) delle Linee Guida sulle moratorie legislative e non legislative.





Pagina 1

Foglio 1/1

Finanza - ABI, lettera congiunta all'UE delle associazioni di imprese per aggiornamento norme

DSPIDER00019 3 FIN LSTMP IT NNP finanza.lastampa.it I Finanza - ABI, lettera congiunta all'UE delle associazioni di imprese per aggiornamento norme [101317] ABI, Alleanza delle Cooperative Italiane (AGCI, Confcooperative, Legacoop), Casartigiani, CIAAgricoltori Italiani, CLAAI, CNA, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confedilizia, Confesercenti, Confetra, Confimi Industria, Confindustria, hanno inviato congiuntamente e unanimemente, alle Istituzioni europee una lettera in cui è contenuta una richiesta di intervento urgente su alcune norme in materia bancaria che, "pensate in un contesto completamente diverso da quello attuale e caratterizzate da un eccesso di automatismi, rischiano di compromettere irrimediabilmente le prospettive di recupero dell'economia italiana ed europea".

Le Associazioni segnalano, infatti, che di fronte ad una emergenza straordinaria come quella attuale, è indispensabile andare oltre gli schemi del passato e avere una capacità di visione che consenta di concentrare gli sforzi di tutti verso il comune obiettivo della ripresa.

Le Associazioni rilevano che il credito ha assunto e assume un ruolo cruciale, nelle fasi più acute della crisi, per assicurare la necessaria liquidità alle imprese, private delle loro entrate o comunque investite da shock imponenti tanto dal lato della domanda quanto da quello dell'approvvigionamento dei fattori produttivi. Altrettanto essenziale, se non di più, sarà il supporto del credito nella fase successiva, per sostenere le imprese nel percorso di ripristino delle condizioni di economicità dei loro business, in condizioni di incertezza che rischiano di protrarsi per un lungo periodo.

"È urgente intervenire sulle regole relative all'identificazione dei debitori come deteriorati (c.d. "definizione di default"). Il combinato disposto di una norma restrittiva, come quella che limita a 90 giorni il periodo di ritardo di pagamento ammesso, con l'applicazione, da gennaio 2021, di nuove e più restrittive soglie per gli importi scaduti, nonché i nuovi criteri per il trattamento dei crediti ristrutturati, rischiano di determinare la classificazione a default di un numero ingentissimo di imprese, comunque sane.

Queste imprese perderebbero l'accesso al credito, con quello che ne consegue in termini di prospettive di ripresa", si legge in una nota.

Inoltre, nella lettera si fa riferimento alla necessità di "evitare che, alla classificazione di un credito come deteriorato, consegua in tempi troppo stretti e predeterminati l'imposizione di coperture a carico delle banche fino all'annullamento del valore del credito (c.d. "calendar provisioning"). Un approccio di questo tipo - che in generale induce le banche a restringere i criteri di concessione del credito - appare particolarmente dannoso in questo momento, in quanto introduce un incentivo perverso a favore della cessione del credito, al primo segno di deterioramento, al di fuori del circuito del mercato bancario regolamentato, invece di incoraggiare la banca ad accompagnare il cliente in un percorso di ristrutturazione. In ogni caso, queste norme debbono tenere conto dei rallentamenti, osservati in tutta Europa, nell'attività giudiziaria conseguenti alla crisi pandemica".

"Aggiustamenti mirati alle norme" sono stati richiesti anche in merito agli effetti delle operazioni di cessione di crediti deteriorati, alle cessioni tramite cartolarizzazioni, al trattamento degli NPL acquistati dalle banche, "essenziali per consentire una gestione meno traumatica da parte delle banche di quella quota di esposizioni che andranno comunque in default".





Pagina 1

Foglio 1/4

Investimenti al sud, effetto moltiplicatore sul PIL nazionale

emergenza covid sta rappresentando un evento di drammatica unicità nella storia recente ed è stato un duro banco di prova per il nostro settore. Vorrei però innanzitutto non dimenticare le tante vittime del virus, e rivolgere il nostro sostegno alle loro famiglie e a coloro che ancora oggi lottano per la vita nei reparti di rianimazione degli ospedali; come pure esprimere la piena solidarietà ai medici ed ai paramedici che da mesi stanno facendo il loro dovere rischiando la vita per assistere gli ammalti di covid-19.

Sin dallo scorso marzo il sistema logistico italiano ha mostrato la sua grande capacità di resilienza, grazie soprattutto alla professionalità ed alla abnegazione di ognuno degli addetti che, ad ogni livello della catena logistica, ha garantito ogni giorno la regolarità delle spedizioni e delle consegne evitando il blocco del paese.

L'emergenza ci ha anche costretti "a guardarci allo specchio" portando impietosamente alla luce tutte le criticità che nel ed intorno al nostro sistema gravitano: ed è da quello che occorre ripartire mettendo nel mirino gli obiettivi prioritari per un deciso salto di qualità: investimenti in infrastrutture materiali e digitali, semplificazione burocratica, rafforzamento della logistica nazionale



mediante la creazione di player 100% tricolori nei vari settori attorno ai quali aggregare i comparti fatti di PMI che oggi sono alla mercè dei colossi multinazionali che fanno del nostro paese un facile terreno di conquista ed acquisizioni, in assenza di un serio controllo su pratiche spesso ben oltre i limiti delle norme antitrust.

Va dato atto al Governo ed in particolare alla Ministra De Micheli, di aver ascoltato le istanze della nostra confederazione nazionale, che ha saputo a sua volta interloquire con sapienza e diplomazia; ciò ha consentito di costruire un percorso di proficua e validissima collaborazione i cui risultati sono stati evidenti.

Tuttavia non si può non sottolineare che, nonostante le esplicite raccomandazioni dell'UE, le aspettative del mezzogiorno del paese rispetto ad un deciso e robusto piano di investimenti in infrastrutture nelle aree meno e peggio servite del paese, siano andate deluse. E, per sgombrare il campo dall'equivoco stantìo dell'imprenditore meridionale questuante, desidero solo ricordare come la stessa SVIMEZ abbia rimarcato che gli investimenti al sud comporterebbero un effetto moltiplicatore sull'intero PIL nazionale molto superiore a quello ottenuto con il criterio della spesa storica, fino ad un punto e mezzo in più a parità di impor-

Sul tema dei traffici la preoccupazione che viviamo è legata ad una contingenza globale che, a causa dell'improvvisa impennata in ripresa dei volumi di traffico, ci racconta di porti congestionati, navi in overbooking e di un conseguente aumento dei noli marittimi ai quali però non fa purtroppo riscontro un adeguato livello di servizio in questo momento.

Ermanno Giamberini Presidente Confetra Campania





Pagina 1

Foglio 2/4

Logistica segmento cancellato dal commercio elettronico

vive una curiosa contraddizione. Per la prima volta, soprattutto nel momento più critico dell'emergenza sanitaria, è emerso, anche a livello del grande pubblico, il suo ruolo cruciale nella vita di tutti i giorni. Allo stesso tempo, nella narrazione di un settore in grande espansione come il commercio elettronico (comparto che dipende più di altri dalle attività di trasporto e distribuzione), questo ruolo viene celato. La logistica, di fatto, è espulsa dalla narrazione che promette la pronta consegna a stretto giro di click. «Con il concetto della spedizione gratuita passa un messaggio distorto,» spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespedi che sul tema si è spesa più volte. «Si nega, di fatto, un titolo di remunerazione per un lavoro importante che richiede grande professionalità; viene taciuto il capitolo dei costi economici e ambientali legati allo spostamento fisico delle merci. Eppure, poco più di un anno fa, il Freight Leaders Council ha dimostrato con uno studio come la consegna richiesta in 24 ore impatti cinque volte in più di quella in una settimana». Questione di modelli e comportamenti che meriterebbe maggiore attenzione e discussione. Solo uno dei temi che la gestione della supply chain sarà chiamata ad affrontare - tra risposte alle abitudini inedite acquisite e i nodi preesistenti da sciogliere - nella "nuova normalità".

L'emergenza della scorsa prima-



Silvia Moretto

vera ha fatto passare quasi inosservata la riconferma da parte dell'Ue della Consortia Block Exemption Regulation, nei confronti della quale Confetra e Fedespedi avevano espresso parere negativo. È cambiato qualcosa?

La nostra visione rimane la stessa. Rispetto a una situazione in cui non solo la logistica ma tutti i settori produttivi soffrono, le shipping line registrano utili record, seppur con una diminuzione dei volumi movimentati. Questo non è altro che il risultato del controllo della capacità di stiva di un settore fortemente polarizzato. La quota di

capacità in Teu controllata dalle prime 7 compagnie è raddoppiata negli ultimi vent'anni, passando dal 40% del 2000 a circa l'80% del 2020: è evidente che ci troviamo di fronte a un oligopolio. Situazione poco sana per qualsiasi categoria. Sia chiaro, non nutriamo velleità di controllare il mestiere altrui né di impedire l'ingresso in altri settori: le regole d'ingaggio, però, devono essere le stesse.

Una richiesta che riguarda anche un'altra questione che vi vede contrari, come l'estensione della tonnaqe tax...

Non credo che la polarizzazione dei mercati sia un obiettivo perseguito dal legislatore: bisogna, quindi, prendere atto che agevolazioni fiscali e aiuti di Stato non rispecchiano più la situazione odierna. Faccio un esempio: il fatto che la tonnage tax possa essere applicata non solo al core business delle compagnie (il port-to-port), ma anche ad attività ancillari a terra, crea una distorsione del mercato, perché gli altri operatori con i quali di fatto le shipping line entrano in competizione non godono delle stesse condizioni e si trovano dunque in una posizione di svantaggio. È arrivato il momento di una revisione generale del sistema di sussidi e incentivi riconosciuti agli armatori: un oligopolio di fatto, che produce una distorsione così macroscopica del mercato, per giunta alimentato con risorse pubbliche, è un unicum a cui bisogna mettere mano.







Pagina 1

Foglio 3/4

fatto emergere nuove modalità operative in tutti i settori. Quali sono le sfide principali che dovrà affrontare la logistica?

L'e-commerce è paradigma di questa "nuova normalità". Il 2020 ha spazzato via definitivamente ogni dubbio rispetto a questo nuovo modo di fare acquisti. Un sistema che richiede una nuova organizzazione della supply chain, sempre più veloce e flessibile, e che per questo pone la logistica in una posizione ancora più centrale. Probabilmente si tratta della migliore dimostrazione che oggi non è più sufficiente la qualità della produzione per rimanere competitivi: altrettanto importante è che i prodotti arrivino sui rispettivi mercati nei tempi richiesti. Proprio per questo non è accettabile la narrazione del "trasporto" gratis. Il tema implica questioni in termini di sostenibilità che non possono essere eluse e chiamano direttamente in causa i comportamenti quotidiani del consumatore finale.

Altrove ha definito gli spedizionieri come "coraggiosi equilibristi". A che altezza è posta la rete di sicurezza? Qual è il pericolo maggiore?

Per la natura stessa del nostro mestiere direi che siamo abituati a operare senza protezioni. La nostra operatività è improntata al pragmatismo, siamo abituati a risolvere i problemi senza porci tante domande. L'obiettivo è soddisfare le esigenze della supply chain: puntualità e distribuzione efficiente dei prodotti sono una variabile fondamentale dell'equazione. L'abbiamo abbondantemente dimostrato durante il lockdown, quando abbiamo lavorato in condizioni complesse, con volumi a picco e costi che crescevano. È prevalso il senso della responsabilità. Ed è proprio per questo che il rischio maggiore è rappresentato dall'incertezza. In queste condizioni è difficile pianificare gli investimenti, cosa di cui abbiamo grande bisogno.

Investire su cosa?

Ci affacceremo volenti e nolenti su un mondo diverso. Non solo l'uso delle nuove tecnologie. La pandemia ha imposto nuovi modi di lavorare. Vanno ripensati i modelli organizzativi, il modo in cui fare business. Come associazione abbiamo avanzato proposte concrete per favorire la digitalizzazione. Personalmente investirei parte delle risorse del Recovery Fund su un sistema in grado di integrare i nodi logistici – porti, interporti, aeroporti – con un linguaggio comune. L'interoperabilità dei dati e dei processi aiuterebbe a risolvere tante problematiche che ci frenano.

Anche lo scarso controllo sulla filiera distributiva frena il sistema Paese. Fare a meno del sistema exwork per un tessuto produttivo caratterizzato principalmente da PMI è davvero possibile?

Quello della scarsa dimensione aziendale, pur esistendo, non può essere usata come scusa. Si tratta soprattutto di una questione di comprensione del valore della catena distributiva e di volontà. Lo dimostra una recente ricerca di SRM: il 67% delle aziende con vocazione all'export di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna sceglie il "franco fabbrica" perché pensa di eliminare un problema. E invece, proprio la crisi sanitaria ha dimostrato, ingigantendoli, i rischi legali e di mercato legati alla mancanza di controllo della distribuzione dei propri prodotti, con le consequenze, ad esempio, dovute ai cambi di fornitori da parte dei clienti su cui non si può intervenire. Come categoria possiamo essere di supporto, in particolare per le piccole imprese. È una strada lunga ma qualcosa si sta muovendo. In fondo si tratta di quote di Pil che perdiamo a favore della concorrenza straniera.

Quanto manca in Italia una vocazione alla formazione in logistica?

Molto. Ad oggi, anche se attraverso percorsi più o meno strutturati, la formazione dei giovani passa ancora all'interno delle aziende. Ci piacerebbero corsi di laurea o addirittura atenei specializzati nel settore, sul modello della Germania. Tuttavia, l'Italia sconta la sua inclinazione preponderante per il manifatturiero. Un errore di prospettiva, considerando che la logistica rappresenta sempre di più un valore competitivo al pari della produzione. Non a caso la Germania, prima manifattura europea, primeggia costantemente nella classifica del Logistic Performance Index. Qualche passo in avanti si registra con la nascita di qualche facoltà o di percorsi pensati per le scuole superiori. Fedespedi è fortemente impegnata sul tema delle competenze e della formazione continua, proponendo ogni anno agli associati corsi tecnici e seminari fortemente orientati alla prati-

L'Italia riuscirà a vincere la sfida logistica del vaccino?

Per la logistica del pharma si tratta di una sfida nuova, per caratteristiche della merce, tempistiche e volumi di traffico. Tuttavia, ritengo che l'Italia sia pronta: siamo il secondo Paese europeo esportatore di farmaci e la logistica ha know how, professionalità ed eccellenze da mettere in campo in ambito healthcare. Massima sarà, come sempre, la collaborazione con le grandi imprese farmaceutiche. Abbiamo, inoltre, già dato come Confetra ampia disponibilità di dialogo e collaborazione al Commissario straordinario e alle istituzioni pubbliche coinvolte nel piano italiano per la distribuzione dei vaccini anti-Covid19.

Giovanni Grande





Pagina 1

Foglio 4/4

Per l'interesse del Paese sviluppare il settore logistico

Ci lasciamo alle spalle un anno molto duro, segnato ovviamente dalla pandemia. Le imprese del Settore logistico e del trasporto merci hanno lavorato sempre, anche nei due mesi più drammatici del lockdown totale di marzo e aprile. Non ci siamo mai fermati. garantendo sempre la distribuzione di beni essenziali, cibo, farmaci, materie prime per le imprese manifatturiere produttrici rimaste aperte. Con volumi molto ridotti, ma a costi fissi invece pressoché immutati, le nostre imprese hanno servito innanzitutto il Paese e l'interesse generale. Con un peso notevole sui nostri fatturati, come chiaramente intuibile. Secondo i nostri dati e le nostre previsioni, a fine anno la diminuzione complessiva dei volumi movimentati dovrebbe attestarsi attorno al 10%. Ovviamente con una grande diversificazione interna alla supplychain logistica: un conto sono i porti, altro i corrieri espressi, altro ancora il cargo aereo o quello ferroviario o l'autotrasporto. Il dato occupazionale ha tutto sommato tenuto, grazie agli ammortizzatori sociali straordinari Covid.

Per il 2021 siamo ottimisti e fiduciosi. L'economia si era già rimessa in moto tra maggio e luglio. E di tale rimbalzo positivo, soprattutto della produzione industriale, ne abbiamo poi noi beneficiato, in differita temporale essendo la logistica a valle della catena del valore, tra agosto e ottobre. Mi pare anche la peak season pre-natalizia stia andando meglio del previsto. Se sapremo fare bene come Sistema Paese - tra Recovery Plan nazionale e nuovo Ciclo di Programmazione di Fondi Europei 2020 - 2027 - il 2021 potrebbe davvero essere l'anno che avvia una auspicata svolta dopo 12 anni di sostanziale stagnazione.

E' evidente che abbiamo davanti a noi un anno denso di sfide, a partire dalla logistica legata al vaccino. Per la logistica del Pharma è la più importante sfida della storia. Ma siamo fiduciosi: l'Italia è il secondo Paese Europeo esportatore di farmaci, abbiamo know how, professionalità, eccellenze, equipment, infrastrutture per raccogliere tale sfida. Lavoreremo, come da sempre, per e con le grandi imprese farmaceutiche produttrici ed esportatrici che si sono cimentate con successo nell'epocale sfida





della ricerca e produzione dei nuovi vaccini anti Covid 19. E se dovesse servire, saremo a disposizione anche dell'Esercito.

Più in generale, una grande sfida è quella che attende tutto lo shipping. Nel 2020 alcuni settori, come i vettori marittimi, sono andati meglio di altri da un punto di vista finanziario, creando anche qualche malumore. Penso che sul tema del necessario equilibrio regolatorio - dalle vicende antitrust agli aspetti fiscali - negli stessi ambiti operativi e di funzioni logistico - trasportistiche nei quali agiscono tuttavia diversi attori della filiera, vada fatta una riflessione serena ma seria. Una riflessione "istituzionale", in chiave Comunitaria più che, o oltre che, nazionale. O la competizione è fair, oppure non è più competizione ma legge della giungla. A svantaggio di imprese produttrici e consumatori

finali, oltre che di segmenti dell'impresa logistica. Poi c'è invece la dimensione "industriale" del problema. L'economia mondiale - produzione e logistica insieme, lungo tutta la catena globale del valore - va verso la disintermediazione, l'altissimo tasso di innovazione tecnologica e digitale, la sostenibilità spinta, l'esaltazione del valore dei dati informativi quasi più preziosi dei beni fisici trasportati, le integrazioni verticali che producono grandi player consolidati e leader di filiere e di mercati. Con questo mondo, il nostro settore deve fare i conti, e dentro questo mondo deve misurarsi.

Infine, un tema di grande attualità: nei giorni scorsi mi è stato chiesto se gli investimenti infrastrutturali che saranno resi possibili dal Recovery fund europeo dovranno ancora raccordarsi con la Nuova via della seta. Mi pare di vedere un po' di genericismo sul tema. Al netto degli investimenti che Cosco ha già in corso, come a Vado, non mi risultano specifici

nuovi grandi progetti infrastrutturali formalmente presentati al nostro Governo da realtà industriali cinesi o riconducibili al Governo cinese. Né mi risultano investimenti economici importanti messi a budget da Pechino per interventi puntuali sulla rete trasportistica e logistica in Italia. Suggerirei un approccio con meno slogan ed un atteggiamento meno ideologico - che sia pro o contro nel dibattito pubblico. Che invece dovrebbe partire dalle reali necessità dell'industry logistica italiana, strumento anche per la tutela dell'interesse nazionale stesso: sostenerne la crescita dimensionale, incentivarne investimenti digitali e green, favorirne l'internazionalizzazione attraverso il supporto all'Ex Works, completare il quadro delle realizzazioni infrastrutturali utili a generare ricchezza diffusa, puntare sulla formazione permanente e sul passaggio generazionale. Senza una grande industria logistica, non saremo mai una grande Potenza logistica. Possiamo fare tutte le infrastrutture che vogliamo, ma non avremo mai la capacità di presidiare mercati internazionali e comandare la catena del valore lato trasporti e approvvigionamenti.

Guido Nicolini Presidente di Confetra





Pagina 11

Foglio 1/1

IL FUTURO DEI TRASPORTI

Merci in treno. Il governo privilegia la modalità intermodale e mira a potenziare l'accessibilità ferroviaria con i terminal marittimi

Logistica, imprese al lavoro sui 4 miliardi del Recovery Plan

Marco Morino

l ferroviario merci è la modalità di I ferroviario merci è la modalità di trasporto sostinibile per eccellen-za, ricetta giusta per realizzare gli obiettivi fissati dagli accordi inter-nazionali che prevedono la ridu-zione di CO2. La specialità da so-stenere, tuttavia, è il trasporto inter-modale (camion-treno, oppure na-vetreno), Neè consapevole anche il governo, che nella bozza del Recovery Plan (Piano nazionale di resistenza esilienza, Pnrr) assegna 4,1 miliardi allo sviluppo dell'intermodalità e del-la logistica integrata. L'obiettivo prinatogstvannegiata. Dometuvo pini-cipale è potenziare l'accessibilità fer-roviaria ai maggiori porti marittimi italiani. In particolare, al capitolo porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europeè as-segnato circa i miliardo di euro (ire-stanti tre miliardi ad altri interventisu porti, infrastrutture creti Ten-T). Nel propositiono di controlo programa di con-trolo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di con-cio di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di con-controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di con-controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo di controlo di controlo di controlo di controlo di con-trolo di controlo d piano si citano due porti in particola-re: Genova e Trieste. Il traffico merci intermodale in Italia, osserva il Pnrr, è tipicamente terrestre, gomma-ferro e si integra poco con il traffico marittimo. Considerando che i punti estremi dei corridoi ferroviari merci sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento tra lali-nea ferroviaria e l'infrastruttura por-

tuale e per migliorare la competitività dei porti italiani, la risoluzione dell'ul-timo miglio. In futuro, le merci dotimo miglio. In futuro, le meri do-vranno entrare euscire dal porti con il treno, ma anche la rete nazionale degli interporti, cioè i centri logistici terrestri, dovrà catturare quote cre-scenti di trafficomeri di amovimen-tare attraverso la ferrovia. Secondo il Recovey Plan, laquota di mercato del ferroviario merci è attualmente del 15,5% (ancora modesta) contro il 52,9% del trasporto stradale. La mer-52,4% deritasportostratare. La inter-ceologia tipo dell'intermodale riguar-da sia l'approvvigionamento dei pri-vati (medicinali, carburanti, derrate alimentari), sia la produzione indu-striale (materie prime, semilavorati).

Effetto Covid
Spiega Giuseppe Rizzi, segretario generale di FerCargo, l'associazione che riunisce le imprese private del trasporto merci ferroviario (rappresentano circa il 49% del mercato, mentre il restante 53% è controllato dal Polo Mercitalia del gruppo Fs Italiane): «La crisi Covid-19 ha fatto emergere le innumerevoli esternalità positive del numerevoii esternaita positive dei trasporto merci intermodale rispetto aun trasporto basato sul "tutto gom-ma", in particolare: riduzione dei con-tatti tra operatori a parità degli stessi volumi di merce trasportata, efficien-za, facilità e rapidità nei transiti inter-

nazionali, senza considerare quelle note, ovvero calo dell'incidentalità sulle strade, riduzione polveri sottili, riduzione dei costi sociali causati da incidente da malattie provocate dalla cattiva qualità dell'aria. La pandemia -afferma Rizzi- hai ndotto molti nuovi cilenti a seegliere il trasporto ferroviario intermodales. Sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria, i vari attori della catena logistica hanno adottato una serie di misure per tutelare la salute e la sicurezza delle persone coinvitene i processi produttivi, recependo e spesso anticipando le indicazioni della autorità. Si consideri che nel tra-della cuttoria. Si consideri che nel tra-della cuttoria. Si consideri che nel tranazionali, senza considerare quelle delle autorità. Si consideri che nel trasporto ferroviario un equipaggio tre sponorentvaiano un equipaggio tre-no (massimo 2 persone) movimenta 40 semirimorchi, mentre un terminal intermodale che gestisce giornal-mente 20 coppie di treni utilizza 60 ferrovieri per muovere merce che, al-trimenti, mobiliterebbe 800 autisti.

Il 2021 si apre con molte novità Nelle scorse settimane, a conferma della vivacità che sta attraversando il

settore, abbiamo assistito a una rafficadiannunci relativia nuovi collega menti intermodali che interessano i principali poli logistici italiani, a par-tire dal porto di Gioia Tauro, dove e ar-



Dall'11 gennaio nuovo Tx Logistik tra Colonia e Bologna per raggiungere i porti di Ravenna

e Ancona

co. Per le imprese esportatrici del to. Pet a Imprese espotatattu corri-doio privilegiato per raggiungere il porto di Genova e ampliare le oppor-tunità commerciali. Un nuovo servi-zio intermodale Lorma Logistic-Gts Rail, attivo sulla direttrice Genova Voltri-interporto di Padova, ha preso il via nel mese di novembre. Al mo-mento sono prossibili divisio in advisimento sono previsti due viaggi andata e ritorno a settimana, per oltre 100 teu eritomo a settimana, per oltre 100 etcu trasportati. Upoperazione avvi un ef-fetto positivo sull'ambiente, con una riduzione delle sole emissioni di CO2 superiore alle 1,350 tonnellate/anno. Una nuova collaborazione tra Lu-go Terminal e Ferrotramviaria per-metterà di inaugurare l'11 gennaio 2021 un nuovo collegamento ferro-

viario intermodale tra Parma e Giovivanioniemiodace un aramice dovi nazzo (Barr) con sosta commerciale a Lugo (Ravenna). Da Glovinazzo le unità di carico potranno proseguire per tutto il sud Italia e sfruttare il ga-teway maritimo per Turchio/Grecia o più in generale per i Balcani. Con una frequenza programmat di scir-colazioni settimanali che diventeranno 6 circolazioni settimanali entro giugno 2021, il treno sarà in grado di giugno 2021, il treno sarà in grado di caricare container di diverse dimen-sioni, casse mobili e semirimorchi con profilo sino a Pçoo. Questo treno raf-forzerà ulteriormente la presenza di Lugo Terminal lungo la direttrice adriatica, contribuendo nel concreto al Green Deal. Sempre dal prossimo 11 gennaio

porto di Trieste lo scalo giuliano sfrutta in modo

dell'Autorità di

di Trieste, Mario

sarà operativo un nuovo collegamento intermodale che metterà in relazione l'interporto di Bologna e Colonia, prel'interporto di Bologna e Colonia, pre-cisamente ll'eminal nord della città. Ad annunciarlo è stata Tx Logistik, Ad annunciarlo è stata Tx Logistik, controllata edescarde jurpupo Fs Ita-liane e parte del Polo Mercitalia. Già dal suo avvio, l'inuovo servizio offirrà cinque partenze settimanali in en-trambe le direscioni. Sui treni potran-no essere accoltifino a 3, unità dicari-co contenenti merce di qualunque ti-po. Peculiarità della nuova relazione ferroritaria ha le canacità di cassirane ferroviaria è la capacità di ospitare unità con profilo P400, resa possibile dal completamento dei lavori per realizzare il corridoio da 4 metri del Got-tardo, il quale ha fatto sì che da gennatardo, inquaie na tatto si che da gennato 20 zal l'intera rete dei tren lintermodali via Svizzera potrà accogliere semirimorchi con questa sagoma. La
posizione centrale di Bologna consente un facile accesso non solo all'Emilia-Romagna ma anche a porti
marittimi come Ravenna o Ancona
sull'Adriatico a Livorno sul Mar Tirtano, na pode in tre la verioni direa. reno, nonché tutte le regioni circo-stanti come la Toscana e Marche.

Dallo scorso novembre, sempre Tx Logistik ha inaugurato un nuovo ser-Logistik hainaugurato un nuovo ser-vizio mercitaria [portod ITristes e No-rimberga, che costituisce il segmento ferroviario di un trasporto intermo-dale lungo la rotta Turchia-fermania. A regime il nuovo collegamento è de-stinato a spostare dalla strada alla fer-rovia circa 6, soo Tir all'anno, poten-ziando un corridoio commerciale che connette la Turchia alla Baviera e al-l'Europa Centrale e vede nel porto italiano un fondamentale e strategico hub di interscambio modale.

Conclude Rizzi: «È necessario rende-re strutturali tutti gli incentivi per il re strutturall tutti gli incentivi per il trasporto ferroviario delle merci, dato che l'utilizzo di quester isorse produ-ce innumerevoli risparmi di costi di altranatura per le casse dello Stato. Al momento i principali sono: sonto traccia, ferrobonus, formazione cia macchinisti. I dati dilmostrano ci-le l'utilizzo degli stessi ha provocato crescia nel traffico e anche nell'occu-pazione di personale. Si consideri che consensuale si scii in cueso de de che nonostante la crisi in corso, da qui ai prossimi tre anni il sistema ferrovia-rio merci, tutto, habisogno di almeno 2mila addetti, tra macchinisti e addet-ti alla circolazione ferroviaria».





Pagina 22,23,24,25,27

Foglio 1/1



di Umberto Cutolo

sumer). Rinchiusi in casa per due la seconda ondata del contagio, gli liardi. do monetario internezionale):

Ma a leggere dentro i numeri si sco-(turismo e viaggi in testa) e il boom distribuzione. dei prodotti materiali cresciuti del

battuta sarebbe facile se me le cifre e le percentuell raccolte so agni lunedi sui siti di Uorwini e Trenon si dovessem contai e analizzate dall'Osseniatorio eComi sporti e di Tracporto Europa - Massi-C re, solo in Italia, quita 50 merce 820 del Politecnico di Milano mile vittime: il Covid ne fetto bene sono impressionanti: i 30,5 millerdi solo all'eCommorco. Che ha molti- di euro spesi quest'anno online (conplicato i numeri del B2C, sigla che tro i 3CF del 2019) sono per 3/4 doindica la vendita da produttora (B d) vuti a prodotti (23,4 millardi contro i business) a consumatore (C di con 18.1 del 2019, quando erano poco più della metà), mentre i servizi si sono mesi e limitati negli spostamenti dal- dimezzati crollando da 13,5 e 7,2 mi-

italiani hanno scoperto in massa gli. Un boom contro uno sboom, inacquisti online. Le battute, per loro somma, che mantiere pressoché natura, pagano in imprecisione quel inalterata la somma algebrica, ma che rendono in efficacia; in realtà nel produce uno sconquesso nella filie-2020 la spesa su Internet ha subito - ra commerciale:) servizi non devoun leggero calo - il 3% - seppure in- no essere trasportati fisicamente, feriore a quello stimeto per il PiL, che il prodotti invece si. Se poi guesti dovrebbe veriere tra ii 9 (secondo ii prodotti appartengono alla filicre governo) e il 10,5% (secondo il For- agroalimentare (cresciuta del 70%, de 1,6 a 2,7 millardi) la consegna è inevitabilmente a domicilio, con una pre che quel leggero calo è duvular domanda tale che ha messo più volallo squilibrio tra il crollo del servizi te in crisi il sistema consolidato di

eln pleno lockdowne, ha ricerdato a 29,3%. Era logico che fosso così, X44 Risponde il Tg streaming diffu-

mo Marciani, presidente del Freight leaders council (FLC), etutti abbiamo tentato di collegardi a una piattaforima di gracery o a un supermercato e non abbiamo trovato lo slot per farci



A DISTANZA ANCHE NEI MAGAZZINI I magazzini dei player dell'e-commerce hanno rallentato per pochi giorni nel reomento dell'esplosione del contaglo, quando hanno dovuto rivedere alcune procedure, relative al distanziamento delle persone all'interno dei magazzini. Adesso però il tavoro risponde ai protocolli della logistica e, citre alla distanza, è obbligatorio l'uso della mascherina

22 | desemble 2000 general 222







Pagina 22,23,24,25,27

Foglio 1/1

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

consegnare la mercir a casa: dietro d'era un'organizzazione commerciae che voleva vendere il più possibile. ma non trovava në i furgoni, në gli autisti. Cera una domanda molto superiore all'offertais.

CHE CONTINUERA

Ma, passata l'emergenza, un ritorno all asservator concordant the anche dopo il Covid il peso delle vendite online crescerà in modo incessante. perché la gandemia ha soltanto accalerato la sua diffusione. Il B2C di prodetto, infatti, era già in crescita contantat dai 9,5 miliardi del 2016 ai 23,4 di oggi. Valentina Pontiggia, direttrice dell'Osservatorio eCommorce B2C, osserva che enel 2020, nella sola componente di prodotto, l'incidenza sul totale vendite retail, indice della maturità dell'online, passa dal 6% all'8% (+2 punti percentuali rispetto al 2019). Significa che in un solo anno abbiamo avuto un salto evolutivo che generalmente ottenevamo in almeno due annix.

Che il trend il consoliderà, poi, lo conferma la penetrazione nelle famiglie, dove Il gradino più estico da superare è il primo accesso. Seconde l'Esservatorio Multicanalità (Politecnico Milano e Nielsen) i cosiddetti Digital unplugged non comprano soprattutto perché non possono prova-



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

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

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

INSEGUIRE IL MERCATO

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

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

legazio, adesso bisogna recapitare il singolo pacco al singolo destinatario o, comunque, nel luogo da questi presceito e nel modo richiesto dal singolo prodatto, «Un incubo per la logistica», lo ha fotografato Marcia-

Perché vuol dire cambiare tutto: dotarsi di veicoli più piccoli («Abbiamo visto che in accesso nelle città», ncorda Marciani, asono diminuiti i 35 quintali e aumentati i 15 quintalis), gestire spedizioni più numerose (nei primi nove mesi del 2020 Poste Itafinne ha movimentato la cifra record. di 140 milioni di pacchi, il 50% in più dello stesso periodo 2019), acquistate motorizzazioni meno inquinanti (per circolare nel centri urbani), scegliere altestimenti sempre più mirati de combinazioni dei veicoli di maggior diffusione sono almeno 15 mila, colon esclusi). Ma cambiare anche la menčalità e i modelli organizzativi Già tre anni fa un rapporto del FLC (sil a logistica ai tempi dell'eCommerces, 2617), preconizzava che «la crescita esponenziale del trasporto da eCommerce dovrebbe portare sia a

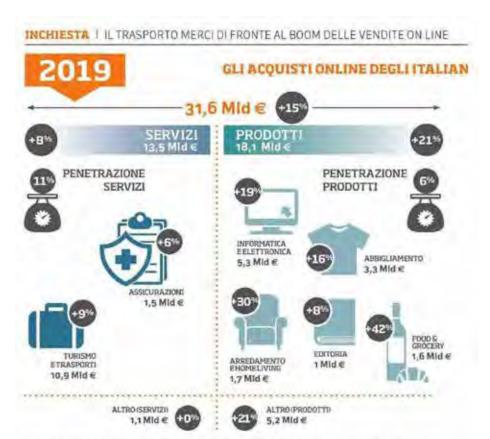
@ ciambre 7070 / granus 7071 23





Pagina 22,23,24,25,27

Foglio 1/1



fessionalità specifiche».

Non è un caso che i primi a entrare in è stisto esattamente il contrario». crisi siano stati i corneri, il direttore a maggio definiva vprenataliza» i voi piccoli corrieri Italiani, che lavorano per la più per il commercio ai dettaglio, sono rimasti a secco. In altre papiù capitalizzato - è stato in grado di adequarsi presto alla nuova domanda, ha intercettato la crescita, gli altri hanno fatto fatica o quento meno sono in ritardo Ed Enzo Solaro, segretario generale di Fedit, ha lamen-

una specializzazione del vettore che tato che le caratteristiche dell'e-com-sabile, altrimenti rischio che quaicum del veicolo per destinazione e non è merce di consumo, apiccoli pacchi altro mi soffi la commessa, magari quindi da escludere che la tradizio - da consegnare in lueghi diversi con partendo proprio dall'attività internale subvezione (corneri, consorzi e valore aggiunto molto basso, non cooperative) venga sostituita da pro- sempre fanno corrispondere a molto lavoro una marginalità elevata, anzi

Ma neppure il trasporto di linea può generale di Confetra, Ivano Russo, riposare sugli allori. In una filiera IL TEMPO E I CONTROLLI lumi raggiunti nel lockdown, ma ha i milioni di consegne, c'è meno spa i capovolto, in cui la merce - come i spiegato che il grosso di questo bu- zio per il trasportatore che si limita salmoni - risale la corrente, anzichè siness è in mano alle multinazionali a offrire i propri vervizi soltanto per che consegnano a domicilio, mentre trasferre merci dal punto A al punto di nvoli, c'è un solo vero, indiscusso role chi - più solido, più strutturato, singolo pezzo, dislocario in un ma- lo Morea direttore del CAN di Noci mercato. Se come vettore riesco a intercettare questa attività di valore

mediana per dare al committente ciò di cui ha bisagno in questa trasformazione indotta dall'e-commerce: l'accorciamento della filiera».

in cui l'ultimo miglio si disperde in Perché in questo bacino idrografico seguirla, e si segmenta in un'infinità B. ell committente non può più limi- dittatore: il tempo. Che significa un tarsi a produrre l'articolo», spiega costante controllo sui trasportatore Marciani, ema deve impacchettare ii da parte del venditora online. Paogazzino vicino al probabile acquiren (Bart), ha riferito a K44 Risponde che te, etichettario per la spedizione e solitamente la tempistica è di dieci quant'altro: tutti servizi che cerca sui ore dalla consegna della bolla, in questo lasso di tempo - ha spiegato - em risulta che gli autisti sinno aggiunto, riesco a essere indispen- costantemente monitorati, anche la

24 | disymbre 2000/germaio 2021







Pagina 22,23,24,25,27

Foglio 1/1



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

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

7 Mld €

inserirsi nei processo logistico e ac- trattare quello di un segmento di cupare più spazio nella supply chain, servizi più ampio è un altro. L'alleacome suggerisce Marciani. Trattare il to principale delle imprese in questo

Anche per questo bisogna riuscire a prezzo del salo trasporto è una cosa,



IN DIECI ORE LA CONSEGNA... O SCATTANO PENALI

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







Pagina 22,23,24,25,27

Foglio 1/1

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

un esempio concreto: «L'innovaziomaniera massiccia con lo sviluppo di piattaforme di collegamento tra do-



al servizio delle centinaia di imprese che, quotidianamente, devono reperire un trasportatore per le proprie merci, nonché degli spedizionieri che fanno da tramite in questo processo. Queste piatraforme hanno l'obietti-Antonello Fontanili, direttore di vo di digitalizzare il processo di spe-Uniontrasporti (Unioncamere), fa dizione delle merci, ottimizzandolo «ma ancora non tutti sono attrezzati in termini di tempi e costi, rifacen- a usaria. Eppure, girare ancora con la ne tecnologica sta intervenendo in dosi al modello tipico della sharing carta non ha senso, soprattutto in economy e permettendo all'azienda di scegliere lo spedizioniere e persi da aggiungere - in tempi di eCommanda e offerta di trasporto merci no il singolo trasportatore». Il vero merce ...

problema è che a molti autotrasportatori questo passo in avanti sembra ancora un rischioso balzo nell'ignoto. «La digitalizzazione della bolla di consegna è permessa dal 2015», ricorda Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics, tempi di distanziamento». È - viene