



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Dicembre 2021

## Guido Nicolini all'Agorà: l'Italia non ha mai avuto tra le sue priorità una politica per la logistica

ROMA – Sono tanti i punti toccati dal presidente di Confetra Guido Nicolini in apertura dell'Agorà, tornata finalmente in presenza a Roma.

Tanti forse come gli anni della Confederazione che quest'anno celebra il suo settantacinquesimo anniversario.

Un pezzo di storia dell'economia italiana, iniziata all'indomani della seconda guerra mondiale, quando prendeva vita la Repubblica italiana.

Come in quegli anni l'Italia si rimette oggi in moto dopo la lotta alla pandemia cosa resa possibile, sottolinea Nicolini, dalla campagna vaccinale. "Siamo stati tra i primi a chiedere un percorso prioritario per gli operatori della filiera logistica, poi a chiedere l'obbligo vaccinale per il nostro settore, equiparabile per funzione a un servizio di pubblica utilità" ha tenuto a dire.

Un anno in cui si è voluto dare un segnale anche con il rinnovo del CCNL di settore verso il quale le imprese, ricorda, hanno dimostrato grande senso di responsabilità.

Nonostante questo l'Italia non ha mai avuto tra le sue priorità una politica per la logistica.

"Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza".

Quello che chiede il settore è in-

vece una politica industriale per la logistica che non debba essere fatta di sussidi ma di incentivi agli investimenti per un salto tecnologico, formativo e green.

E se siamo nel mezzo di una transizione ecologica e digitale, per Nicolini ne serve prima ancora un'altra, quella "burocratica".

"Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno Sportello unico dei controlli, non solo doganali", questo è il dato che fa più pensare.

E' necessario dunque iniziare ad occuparsi non solo dell'hardware della logistica ma anche del suo software: imprese e regole.

Il Pnrr afferma il numero uno di Confetra va nella direzione giusta e le imprese sono pronte a far parte della "squadra Italia" che "vuole tornare a dire la propria dal punto di vista produttivo, commerciale, logistico, nel mondo".

Alle sue parole risponde anche il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini presente durante la mattinata dell'Agorà.

"Il titolo della giornata, dal Pnrr al futuro sembra slegare le due cose" dice.

"Il Pnrr è invece un pezzo del futuro, non tutto, sta a noi ca-



Il presidente Nicolini e il ministro Giovannini

pire cosa manca, ma quello che dà la direzione di marcia per tutto il Paese".

Se si tende maggiormente a prendere in considerazione la "ripresa" indicata dal Piano, il ministro vuole invece sottolineare la "resilienza": "Quello che uscirà sarà un Paese che non è solo ripartito ma che saprà rispondere a un eventuale nuovo shock come quello degli ultimi mesi".

In questo contesto, sottolinea, le transizioni green e digitali non sono una moda, ma quello che ci viene chiesto nei fatti, che guardino alle infrastrutture ma anche al sistema generale. "Il Pnrr impone prima di tutto un cambio di mentalità sui tempi ma anche sul fatto che ad essere finanziati sono progetti già esistenti".

Una svolta importante che serve anche ad anticipare il futuro pensando a una programmazione a 20 anni ma agendo per i prossimi cinque?.

Un ultimo punto che Giovannini tocca quello sul coinvolgimento del mondo femminile: "Capire come superare il divario che c'è in Italia perché è stato dimostrato che la presenza femminile può aiutare a rompere i modi classici di vedere le cose, un tema dunque culturale ma anche di politica industriale".

## AAA autisti cercasi: il grosso problema delle supply chain

LINK: <https://www.fortuneita.com/2021/12/01/aaa-autisti-cercasi-il-grosso-problema-delle-supply-chain/>

AAA autisti cercasi: il grosso problema delle supply chain By Morena Pivetti Dicembre 1, 2021 Non solo in Gran Bretagna per l'effetto Brexit combinato alla pandemia Covid, il problema è globale. Mancano 30mila autisti in Germania, 40mila in Francia, 35mila in Polonia. L'Italia non fa differenza. La versione originale di questo articolo è disponibile sul numero di Fortune Italia di novembre 2021. LUNGHE FILE AI DISTRIBUTORI DI BENZINA, scaffali dei supermercati desolatamente sguarniti, agricoltori che lasciano marcire fragole e asparagi nelle serre per mancanza di caricatori, medici e infermieri che cancellano interventi chirurgici a pazienti malati di cancro per l'impossibilità di raggiungere gli ospedali, raccolta differenziata dei rifiuti nel caos. E molto altro ancora. Scene dal Regno Unito, rimbalzate sui media mondiali. Motivo? Niente di particolarmente drammatico, nessun evento eccezionale, semplicemente la mancanza di autisti di Tir, quantificata - forse esagerando - in 100mila addetti. Mancanza che manda in tilt le catene

logistiche della distribuzione e si ripercuote su tutte le attività economiche. Principali indagati la Brexit e la pandemia di Covid 19, che hanno fatto fuggire dall'isola decine di migliaia di immigrati dell'Est Europa. Senza scomodare l'uscita dei britannici dall'Unione europea, la carenza di guidatori di mezzi pesanti è strutturale in tutta Europa e negli Stati Uniti: secondo Ivano Russo, il direttore generale di Confetra, la confederazione dei trasporti, ne mancano 30mila in Germania, 40mila in Francia, 35mila in Polonia. L'Italia non fa differenza. Anzi. Per immaginare quale sia l'approdo finale anche da noi, se non si corre ai ripari, non serve l'immaginazione, basta guardare Oltremania. "Non è un problema dell'oggi - chiarisce subito Giuseppina Della Pepa, segretario generale di Anita, l'associazione delle imprese dell'autotrasporto che aderisce a Confindustria - il settore lamenta una carenza di autisti che possiamo quantificare tra i 17mila e i 20mila. Basta consultare le statistiche degli esami per il conseguimento delle patenti di guida C per i camion ed E

per autoarticolati, rimorchi e autotreni, per constatare il crollo e la disaffezione per questo mestiere. Nel 2009 i promossi erano 93.587 per la C e 47.670 per la E, nel 2019, anno non toccato dal Covid-19, il conteggio si ferma a 31.427 per la C e 22.456 per la E. Il motivo è semplice: dal 2009 è entrata in vigore la Carta di qualificazione conducente e da allora sono lievitati i costi per i titoli necessari a guidare un veicolo industriale". Ma è con la ripresa post-pandemia che il problema rischia di esplodere. "Improvvisamente la domanda di trasporto, con un Pil previsto a +6%, è molto aumentata - spiega Della Pepa - mentre negli anni scorsi abbiamo vissuto una fase di stagnazione e le aziende sono riuscite a gestire la situazione con il personale che avevano. L'emergenza al momento è agli inizi, finora abbiamo attinto al bacino di autisti dall'Est e al di fuori della Ue. Però ogni Paese ora tende a tenersi stretti i suoi. La Serbia, per esempio, non ha più rinnovato l'accordo di reciprocità per le patenti con l'Italia, mentre risulta che Germania e Polonia abbiano attivato protocolli

con Paesi extra Ue, come ad esempio l'Ucraina". Alle difficoltà pregresse di reclutamento si è aggiunto Covid, che ha aggravato le condizioni di lavoro, in particolare per i lunghi viaggi sulle tratte internazionali e amplificato disagi annosi come la mancanza di aree attrezzate per la sosta e il riposo sulle grandi arterie stradali italiane, i tempi di attesa per il carico e lo scarico delle merci, soprattutto nella grande distribuzione organizzata, i ritardi e i blocchi al nodo di Genova. "Durante il lockdown erano addirittura chiusi gli autogrill - ricorda il segretario di Anita - Il virus ha scatenato la tempesta perfetta rendendo ancora meno appetibile un mestiere che da tempo i giovani non vogliono più fare: l'età media degli autisti italiani è infatti sui 54 anni e non c'è un ricambio generazionale adeguato a coprire le tante uscite previste". E, con il boom dell'e-commerce, molti preferiscono fare i corrieri. "È vero, è stressante, ma la sera si torna a casa". Un'altra concausa è l'abolizione della leva obbligatoria maschile a partire dal 2005: "All'appello mancano circa 10 milioni di patenti abilitanti alla guida dei camion che i giovani avrebbero potuto

conseguire durante il servizio militare, come avveniva in passato", aggiunge Russo. Che fare? "Bisogna rendere di nuovo attrattivo questo lavoro - risponde Della Pepa - spiegare, come faremo nella nostra assemblea il 30 novembre, che la rivoluzione in arrivo porterà all'evoluzione dell'intero sistema della logistica e a una maggiore collaborazione all'interno della filiera. Le transizioni, digitale e ambientale, cambiano le carte in tavola: il profilo professionale dell'autista si evolve, si arricchisce di nuove competenze anche tecnologiche". Non basterebbe, come si suggerisce da molte parti a partire dal primo ministro inglese, Boris Johnson, pagare di più? "Anni fa un autista guadagnava il triplo rispetto a un operaio, adesso il divario si è molto ridotto con la concorrenza dei Paesi dell'Est - replica la dirigente di Anita - Non credo però che aumentare la retribuzione sia risolutivo, le aziende rischiano di andare fuori mercato. Vanno abbattuti gli oneri sociali, per esempio con l'introduzione di un registro internazionale per gli autisti come quello dei marittimi, che consenta la decontribuzione e quindi la riduzione del costo del lavoro, adeguando la quota

esente delle indennità di trasferta per i viaggi internazionali". "Inutile puntare sull'aumento degli stipendi - concorda anche il direttore di Confetra - chi guida sugli internazionali guadagna già 3mila euro al mese, come un quadro dell'Alenia. Non è questo il problema: il maschio caucasico bianco di 40-45 anni non vuole più fare il camionista, stare fuori casa per dieci giorni, condividere la cabina con un estraneo visti i tempi di guida e di riposo. Preferisce guadagnare la metà e fare le consegne dell'e-commerce". Di parere diverso Stefano Malorgio, segretario generale della Filt Cgil, il sindacato di categoria dei trasporti e della logistica: "La questione è complicata, non esistono soluzioni di breve periodo. Per rendere più attrattiva la guida si potrebbe creare uno spazio ad hoc all'interno del contratto nazionale della logistica, valorizzando gli autisti, in particolare per i percorsi internazionali. La vera sfida però è un'altra: è la dimensione delle nostre imprese, troppo piccola, non regge più. Occorre sostenere le aggregazioni, anche tra le associazioni, oggi troppo frantumate". Più drastica la soluzione proposta da Ivano Russo: "L'unica strada è copiare la Germania che recluta

all'estero. Le nostre scuole guida dovrebbero andare in Nigeria, in Senegal, nelle Filippine, lì formare mille autisti l'anno per cinque anni, farli diventare poi migranti regolari con ricongiunzioni familiari. Oppure ingaggiare coppie di marito e moglie in Sud America, per condividere la vita sul camion". Un aiuto ulteriore potrebbe arrivare dalla creazione di una filiera formativa per la logistica, che nel suo complesso lamenta difficoltà a trovare le figure necessarie allo sviluppo: scuole professionali, istituti tecnici che all'ultimo anno prevedano il conseguimento della patente C e del Cqc, Its e corsi di laurea specifici: "La rivoluzione della logistica riguarda tutti i settori, dalla guida al magazzino alla dogana: un percorso scolastico disegnato su misura sarebbe il benvenuto", conclude Giuseppina Della Pepa. La versione originale di questo articolo è disponibile sul numero di Fortune Italia di novembre 2021. Ci si può abbonare al magazine di Fortune Italia a questo link: potrete scegliere tra la versione cartacea, quella digitale oppure entrambe. Qui invece si possono acquistare i singoli numeri della rivista in versione digitale.

## Livorno verso il raddoppio dei treni dal porto

### Infrastrutture

**Rfi: entro il 2030 il numero dei convogli merci salirà dai 3mila attuali a 6mila**

#### Marco Morino

La costa toscana, lungo la quale sorgono i porti di Marina di Carrara, Livorno (4° posto nella graduatoria dei porti italiani per tonnellate di merce movimentata) e Piombino, ha fame di collegamenti logistici: assi viari e raccordi ferroviari. «Un territorio oggi è logisticamente competitivo se è connesso». È il messaggio lanciato al

evento organizzato ieri, a Livorno, da Confetra Toscana. Dice Gloria Dari, presidente di Confetra Toscana: «Porti, interporti, aree industriali: urge una rete di collegamenti di ultimo miglio, che renda la costa toscana un vero hub logistico al servizio dello sviluppo economico del territorio». È chiaro che le maggiori attenzioni sono concentrate sul porto di Livorno. Lo scaio aspira ad agganciare, attraverso il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo, che passerà dal nuovo tunnel ferroviario del Brennero. Il sogno è spedire via treno un container da Livorno fino in Finlandia. Da parte sua il porto di Livorno, con la creazione della nuova piattaforma europea (Darsena Europa), è destinato a crescere in misura

considerabile nei prossimi anni. Un'opera ritenuta fondamentale per lo sviluppo logistico del Paese.

La crescita del porto e dei suoi traffici sarà accompagnata, di pari passo, dallo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Lo dice Vincenzo Macchi, responsabile investimenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs). Nel 2020 nel porto di Livorno sono stati movimentati 3.159 treni merci. Nel 2030 l'obiettivo è il raddoppio: il porto di Livorno dovrà movimentare circa 6mila treni merci l'anno. La quota della ferrovia salirà dal 10% sul totale delle merci movimentate nel 2020 al 20% nel 2030. Il che equivale a circa 150mila Tm in meno l'anno in entrata e in uscita dal porto (abronico). Come sarà possibile centrare questi obiettivi? Attraverso gli investimenti, pari a

27 milioni di euro, che Rfi, con il contributo determinante di Regione Toscana, sta realizzando nell'area. Il principale riguarda la realizzazione, entro il 2024, del cosiddetto scavalco ferroviario della linea Fs Genova-Roma, che consente di collegare direttamente gli impianti ferroviari del porto di Livorno con l'interporto Amerigo Vespucci di Guastalle. L'opera di scavalco consentirà ai treni merci di ridurre le manovre effettuate nello scaio di Livorno Calambrone velocizzando le operazioni di movimentazione della merce. Secondo la viceministra alle Infrastrutture, Teresa Bellanova, la partita che si sta giocando a Livorno non riguarda solo la Toscana, ma condiziona la forza competitiva dell'intero sistema economico nazionale.

di Antonino Di Pietro

DARI (CONFETRA) E LA VICEMINISTRA BELLANOVA

## «Un'area non è competitiva se non è ben connessa»

**L'allarme di Nicolini: il trasporto merci via treno rischia di impazzire per via dei nuovi limiti di velocità disposti dall'autorità di settore**

LIVORNO. «Un territorio non è competitivo se non è connesso». Parola di **Gloria Dari**, presidente regionale di **Confetra**, che apre così il convegno promosso dalla sua organizzazione all'interporto. Sono anche le stesse parole che usa la viceministra **Teresa Bellanova** per concludere via videocollegamento l'iniziativa. Con una sottolineatura specifica: l'attenzione all'"ultimo miglio", cioè l'intoppo a un passo dall'arrivo a destinazione che però rischia di compromettere tutto.

È da qui che salta fuori l'attenzione ai collegamenti fer-

roviari finiti sotto i riflettori. Lo ripete segnalando anche la spinta che potrebbe arrivare da agevolazioni e semplificazioni in arrivo sotto le insegne della "Zls", la zona logistica semplificata («la attendiamo da tempo»).

Nella tavola rotonda coordinata dalla vicepresidente **Valeria Gassani** salta agli occhi la visione del leader confindustriale **Piero Neri**: visto che l'espansione con la maxi-Darsena libera spazi nel porto attuale ma, anziché utilizzarli semplicemente redistribuendo i traffici di oggi, meglio offrirli per attirare l'insediamento di industrie manifatturiere.

La "benzina" che mette in moto i progetti sta negli euro-soldi del "Pnrr", l'ex Recovery insomma. Il sindaco **Luca Salvetti** lo cita ma per chie-

dere di evitare di farne il "prezzemolino": siamo stati la prima città media a muoversi con progetti propri e ben venga se quei quattrini arrivano, ma gli investimenti pubblici stanno anche in altre pieghe della finanza pubblica («basti pensare al miliardo di euro relativo ai grandi progetti che investiranno la nostra città: 450 milioni per l'ospedale, qualcosa di più per la Darsena Europa»).

In realtà, chiosa **Luciano Guerrieri**, presidente dell'Authority, «qualcosa per i nostri porti c'è: sono i 77 milioni di euro per l'elettificazione delle banchine». Ma – aggiunge – ce ne sono altri 34 per progetti nel segno dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili.

Resta il fatto che, come ricorda l'assessore regionale

**Stefano Baccelli**, il Recovery è «la grande occasione» ma bisogna tener conto del fatto che i lavori vanno conclusi entro agosto 2026. A suo giudizio, è importante il lavoro per riprofilare le gallerie appenniniche secondo lo standard Pc80 così come sono «fondamentali i collegamenti con la Colle-Vada e il bypass a Pisa». È su quest'aspetto che insiste anche **Andrea Romano**, deputato Pd, per rimarcare l'esigenza di una «sollecitazione al governo che deve fare di più». Sull'"Alta velocità delle merci" vuole maggiore attenzione da parte di premier e ministri l'assessora **Barbara Bonciani**: «Perché nel "Pnrr" non c'è nulla su questo relativamente al Centro Italia?».

L'ultima sottolineatura è per l'allarme del presidente nazionale di **Confetra**, **Guido Nicolini**: nel mirino il fatto che l'autorità di settore (Ansfisa) ha imposto nuovi limiti di velocità, più bassi, che stanno costringendo a riscrivere daccapo gli orari dei treni.

M.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONVEGNO. LE NUOVE INFRASTRUTTURE

# Pronto nel 2024 lo “scavalco” ferroviario Linea direttissima fra porto e interporto

In ritardo di cinque anni ma arriverà. La Darsena Europa avrà bisogno di forti collegamenti lato terra per inviare le merc

Mauro Zucchelli

**GUASTICCE.** Nella slide c'è scritto che i lavori inizieranno nel prossimo febbraio ma l'ingegner **Vincenzo Macello**, responsabile della direzione investimenti di Rfi (gruppo Fs), tiene a precisare che «in realtà ci siamo già mossi con tutta una serie di attività preliminari per risolvere i problemi dei sottoservizi», cioè linee elettriche e telefoniche, scarichi fognari e simili. Non è affatto casuale ogni riferimento allo “scavalco”, l'appalto ferroviario che rappresenta uno dei tasselli-chiave nel puzzle di quel che deve diventare il porto di Livorno lato terra. Ed evitare, come spiega il parlamentare dem **Andrea Romano**, che «la Darsena Europa diventi una “cattedrale nel deserto” o quantomeno una “abbazia”» c'è bisogno di tener presente che la maxi-Darsena di per sé non basta, occorre che i container arrivati dal mare siano anche smistati via terra.

È questo il menu del convegno organizzato da **Confetra** Toscana, l'organizzazione delle imprese di logistica che ha al vertice l'imprenditrice livornese **Gloria Dari**: è stata proprio lei, aprendo i lavori, a mettere l'accento sull'importanza di guardare «lato terra» (e sul fatto che nel Recovery non c'è un euro per Livorno).

Appuntamento nel salone dell'interporto di Guastice per un evento che ha visto protagonista la viceministra delle infrastrutture, **Teresa Bellanova**. Dalla quale è arrivato un messaggio chiaro e esplicito: c'è la sua «piena disponibilità» ad aprire con istituzioni e forze sociali del territorio «un tavolo di confronto tecnico».

Lo “scavalco” è il collegamento diretto fra porto e interporto che permetterà di dribblare l'intoppo dell'attraversamento dei fasci di binari della linea tirrenica risparmiando anche sulle manovre ferroviarie:

meno tempo e meno costi. A dar retta all'ingegner Macello,

lo la fine dei lavori è in preventivo per «giugno 2024».

È pensare che, in un sopralluogo dell'autunno 2018, il via ai lavori era stato annunciato per il mese successivo e la conclusione dell'appalto «entro fine 2019». Poi era cambiato l'identikit del progetto, i vertici delle Ferrovie...

Già fatta la “direttissima” fino sulle banchine con la nuova stazione di Livorno Darsena: la trovammo sotto l'abete nel Natale di cinque anni fa. Lo “scavalco” è la seconda mossa sullo scacchiere; il finanziamento c'è, l'appalto è stato aggiudicato, c'è “solo” da concretizzarlo. Ma non finisce qui; all'orizzonte c'è il collegamento dell'interporto con la ferrovia in direzione sia di Pisa (a nord) sia di Vada (verso sud) e c'è il bypass che consentirà di saltare il nodo ferroviario di Pisa Centrale. Entro fine anno il “bollo tondo” del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nella prima metà del prossimo anno l'iter autorizzativo. Date? «Il 2027», dice il manager Fs. E i quattrini? Il finanziamento c'è per fare il progetto definitivo, ammette però che deve ancora arrivare per la “bretella” del “racordo”. Del resto, stiamo parlando di un progetto che ha visto lievitare a 456 milioni la stima dei costi.

Obiettivo: «aumentare «dalle 3.150 attuali a circa 6mila all'anno» le partenze di treni dal porto di Livorno, facendo raddoppiare «dal 10 al 20%» la quota di traffici spediti via ferrovia. È stato il presidente dell'Interporto **Rocco Guido Nastasi** a gettare il sasso nello stagno: anziché i soliti saluti di rito, ha detto senza giri di parole che i soldi preannunciati dalla ministra **Paola De Micheli** e dall'allora numero uno di Rfi (Fs) **Maurizio Gentile** sono spariti dal radar e sono rimaste le carte dei progetti. Anche

se, ripeterà Macello, senza i fogli dei progetti si fermano prima di partire sia il cammino burocratico sia la mobilitazione per ottenere i finanziamenti.



Al tavolo dei relatori all'interporto: da sinistra Luciano Guerrieri, Barbara Bonicini, Piero Neri

La necessità di “non essere tagliati fuori” nelle richieste urgenti delle associazioni datoriali e dell’autotrasporto

# Cuneo, priorità nelle infrastrutture

*Il mondo delle imprese e del lavoro lo ribadisce con forza alle istituzioni*

**Cuneo** - Sempre d'attualità, torna in primissimo piano la questione infrastrutture per la Granda, con nuove prese di posizione che ricordano alle istituzioni “fate presto”: lunedì in Camera di commercio la consulta delle organizzazioni datoriali ha consegnato a Regione, Provincia ed enti locali il documento in cui si ribadiscono le urgenti necessità del tessuto economico provinciale sotto questo profilo. E inoltre nei giorni scorsi anche le associazioni dell'autotrasporto sono tornate a farsi sentire per chiedere azioni concrete.

Nel documento, realizzato dalle associazioni di categoria attraverso il loro tavolo tecnico per evidenziare quanto queste gravi carenze siano un limite per un vero sviluppo del territorio, sono indicate alcune priorità.

Fra i progetti ad alta priorità per le imprese ci sono il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, la statale 20 del colle di Tenda, l'adeguamento della statale 21 del colle della Maddalena, la realizzazione dell'traforo Armo-Cantarana e interventi di sistemazione per la statale 28.

Priorità medio-alta per la ferrovia Torino-Mondovì-Savona, il ripristino della tangenziale di Fossano, la strada provinciale 662 Cherasco-Saluzzo-Savigliano e il Polo logistico cuneese, per un legame più forte coi porti liguri. Il tavolo camerale intende anche mantenere l'azione di monitoraggio, per “la necessità di colmare quel netto gap che da decenni frena la crescita del tessuto imprenditoriale. L'obiettivo è accrescere la competitività della nostra provincia in trasporto merci e attrattività delle imprese”.

L'esigenza di far viaggiare le merci vede in prima fila i trasportatori: venerdì 26, nell'assemblea di **Confetra** Piemonte “Logistica e infrastrutture per rinascere”, è stata ribadita “l'urgente necessità di ridefinire la posizione distintiva nella logistica e nei trasporti, per non restare tagliati fuori dai grandi flussi dell'economia odierna”. Si è parlato anche del completamento dell'Asti-Cuneo, “di fondamentale importanza nella ridefinizione delle infrastrutture della nostra regione”.

**Fabrizio Brignone**

## Dari: “Logistica, lavoro e portualità: un intreccio globale”



LIVORNO – “Se da una parte gli armatori investono sempre più in grandi navi e i porti si adeguano al gigantismo navale, la parte a valle dei collegamenti è cruciale perchè il sistema porto sia sempre più competitivo”. **Gloria Dari**, presidente di **Confetra Toscana**, apre così l’assemblea all’interporto Vespucci.

In questo scenario gli interventi lato terra e lato mare devono tenere conto

di una visione complessiva nella quale il porto sia il punto nodale, da connettere con il suo retroporto e poi il resto del Paese e dell'Europa.

Lo ripete la presidente: "Un territorio è competitivo se connesso, ecco perchè anche in vista della Darsena Europa servono adeguate connessioni ferroviarie che permettano alla filiera logistica di estendersi e raggiungere il resto del mondo".

Logistica, lavoro e portualità vengono così a intrecciarsi non localmente, ma a livello globale.

Un aiuto in questo senso può venire anche dall'istituzione delle Zone logistiche semplificate che, chiude la Dari, "attendiamo da tempo".

sistema dei rifornimenti alle imprese ed alle famiglie.

Per quanto riguarda in particolare l'Italia (il problema affligge tutto il vecchio Continente) gli operatori del Trasporto trovano incomprensibile la chiusura dello stabilimento italiano della Yara, l'azienda di Ferrara che produce il 60% del mercato italiano di AdBlue, la quale ha fermato le linee per quattro settimane a causa dell'impennata del prezzo del metano, necessario alla fabbricazione della sostanza, che avrebbe comportato una produzione in perdita.

Davvero dobbiamo rassegnarci a vedere in circolazione soltanto i mezzi più vecchi, omologati fino alla direttiva Euro 4?

Gli autotrasportatori, soprattutto quelli più sensibili che hanno investito in mezzi molto meno inquinanti, si chiedono cosa aspetti il Governo ad intervenire perché venga scongiurata la crisi dei rifornimenti, venga fermata la corsa al rialzo del costo dell'additivo AdBlue intervenendo anche decisamente sulla riapertura dello stabilimento di Ferrara. Non si può davvero pensare che si chiedi alle aziende di investire sul Green per poi rimanere inerti di fronte al deteriorarsi della situazione.

Il governo convochi quindi senza indugi i dirigenti italiani della multinazionale norvegese – è questa la richiesta della Confetra – affinché si capisca come e quando la produzione potrà ripartire.

# LE SFIDE DELLA LOGISTICA ITALIANA

L'assemblea di **Confetra** è stata l'occasione per celebrare i 75 anni della Confederazione e per riflettere sul Piano nazionale di ripresa e resilienza e sul futuro del Paese

**C**elebrare i 75 anni di vita della Confederazione e allo stesso tempo riflettere su PNRR e futuro dell'Italia. Era questo l'obiettivo di Agorà 2021, l'assemblea pubblica di **Confetra** che si è svolta a Roma a metà novembre, dal titolo "Dal PNRR al futuro - Le transizioni green e digital. Le sfide della logistica italiana". Nella sua relazione di apertura il presidente **Guido Nicolini** ha sottolineato come in questi due anni, dall'inizio della pandemia, le aziende

della logistica abbiano lavorato in condizioni proibitive, dimostrando un grande senso di responsabilità mentre quello che è mancato è stata una politica per la logistica. Questo ha fatto aumentare il gap con gli altri Paesi. "Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico con il gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture

o dalla loro carenza", ha detto Nicolini, segnalando tra i vari problemi quello della parcellizzazione delle imprese e l'eccesso di burocrazia.

Nicolini ha sottolineato quindi **la necessità di investimenti che consentano di compiere un vero e proprio salto, dimensionale e formativo.** La risposta è arrivata

in chiusura dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, **Enrico Giovannini**, che ha ricordato come la transizione digitale e green non sia "una moda ma un dovere", ha sottolineato la grande disponibilità di fondi per il settore, che non sono solo quelli del PNRR ma anche quelli del Fondo di sviluppo e di coesione e della Legge di Bilancio, e ha parlato della necessità di anticipare il futuro, anche ragionando con la Consultà. Durante l'assemblea sono intervenuti anche **Ennio Cascetta**, professore ordinario di Infrastrutture e Sistemi di Trasporto presso l'Universitas Mercatorum e **Massimo Deandreis**, presidente GEI.

L'assemblea ha ospitato anche un dibattito tra **Zeno D'Agostino**, presidente dell'Associazione Europea dei Porti, **Marcello Minenna** direttore di Dogane, **Vito Grassi** Vice Presidente Nazionale di Confindustria e **Fabrizio Dallari**, professore ordinario di Logistica e Supply Chain Management presso la Luic. La presidente della Commissione Trasporti della Camera, **Lella Paita**, si è infine soffermata su come il Covid abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice: il Paese vuole riprendersi il proprio futuro.



DICEMBRE 2021

## Il porto di Livorno vuole raddoppiare i treni

2021-12-03 12:12:18 Michele Latorre

Durante un assemblea pubblica organizzata il primo dicembre 2021 a Livorno da Confetra Toscana, il responsabile investimenti di Rete Ferroviaria Italiana, Vincenzo Macello, ha dichiarato che entro il 2030 il porto di Livorno **potrà movimentare seimila treni merci l'anno**, a fronte dei 3159 del 2020, portando la quota della rotaia al venti per cento. Per farlo, Rfi sta svolgendo lavori da venti milioni di euro, tra cui spicca lo scavalco ferroviario della linea Firenze-Roma. Sarà pronto nel 2024 e permetterà il collegamento senza interruzione tra il porto e l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce.

La presidente di Confetra Toscana, Gloria Dari, ha ribadito l'urgenza di una **rete formata da porti, interporti e aree industriali** che potrà rendere la costa toscana un nodo logistico adatto a servire l'intero territorio. Il centro è il porto di Livorno, che con lo sviluppo della rete ferroviaria potrà fare pienamente parte del corridoio comunitario che collega il Mediterraneo alla Scandinavia tramite il Brennero. Quando sarà pronta la nuova galleria di base tra Italia e Austria si potrà spedire un container o un semirimorchio da Livorno fino alla Finlandia. In tale scenario rientra il progetto del nuovo terminal container Darsena Europa.

## **Il ruolo degli interporti è determinante nel rilancio territoriale**

Il ruolo degli interporti è determinante nel rilancio territoriale. Le connessioni a valle, infatti, sono assolutamente strategiche per i sistemi portuali. È quanto ha ribadito, in una discussione promossa da Confetra Toscana sul tema “Emergenza ultimo miglio e connessioni” con focus il Porto di Livorno, la viceministra delle infrastrutture e Mobilità Sostenibili Teresa Bellanova.

“Quanto è emerso nel corso della discussione voglio considerarlo l’attestarsi di una voce unica per un obiettivo verso cui possiamo lavorare insieme senza perdere un attimo di tempo – ha sottolineato Bellanova – Si è competitivi se si è connessi. E la logistica è banco di prova su cui si giocherà il ruolo del nostro Paese nella competizione internazionale e la sua capacità di determinarsi come forza attrattiva. In questo caso è determinante l’elemento dei collegamenti a valle, quell’indice di connettività su cui gli armatori costruiscono strategie e programmi di investimento e che decide della forza competitiva dei singoli Porti e del più complessivo sistema portuale nazionale. La posizione geografica che abbiamo nel Mediterraneo non è sufficiente se non siamo capaci di tradurla in scelte strategiche e vantaggio competitivo”.

Sul tema specifico delle connessioni tra il porto di Livorno e i relativi interporti, la viceministra ha affermato: “Bisogna garantire la messa in rete di questo sistema portuale con gli interporti su cui insiste per aree di origine e destinazione delle merci, quasi dovessimo definire un sistema stellare con all’altro capo Guasticce, Prato, Bologna, Verona, Padova. Se l’intreccio tra portualità, interportualità, logistica, è determinante, lo è altrettanto la consapevolezza che il valore porto è l’esito di un sistema fortemente complesso dove i porti sono i terminali di una articolata ed estesa filiera logistica globale che è al cuore delle catene globali del valore. Sarà importante il lavoro comune anche per individuare la forma migliore e il luogo ottimale in cui possano convergere monitoraggio dei programmi previsti e condivisione delle ulteriori proposte progetto necessarie. Lavoro comune a cui garantisco la mia disponibilità”.

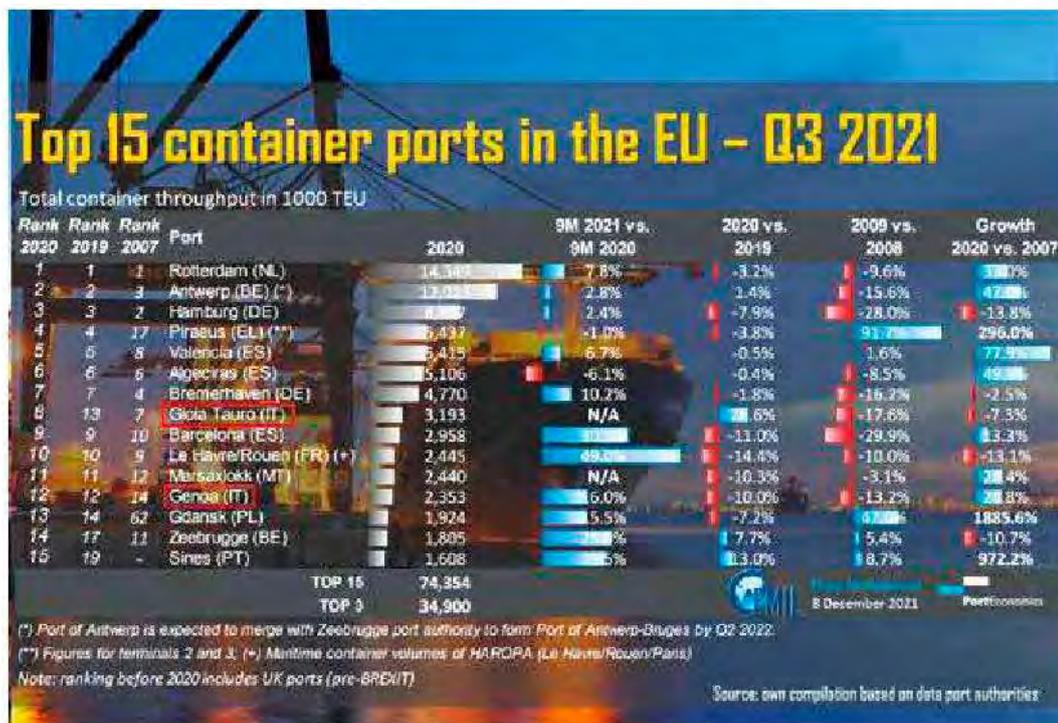
## Confetra Toscana: l'ultimo miglio? It's a long way...

GUASTICCE – Gremita la sala Colombo dell'interporto Vespucci di Guasticce per l'atteso convegno di Confetra Toscana nella sua gestione tutta nuova della livornese **Gloria Dari**: due ore filate di...lista della spesa, tra speranze, realismo e timori, con il quadro senza dolcificanti da parte di rete FS e la promessa d'impegno, completa di sculacciata finale, del viceministro **Teresa Bellanova**.

**Forse è una sintesi eccessiva, ma lo spazio è sovrano e la nostra idiosincrasia sulle lungaggini anche.** Non voglio certo, con questo incipit, togliere valore al confronto che Confetra Toscana ha impostato su un tema di cui si vagheggia da anni: anche perché sul favoleggiato “ultimo miglio” di collegamento con il porto di Livorno – ma vale per tutti o quasi i porti – sono state dette cose serie: da Gloria Dari nell'introduzione a **Rocco Nastasi**, il sindaco **Luca Salvetti**, l'assessore **Barbara Bonciani**, il presidente degli industriali **Piero Neri**, il presidente dell'AdSP **Luciano Guerrieri**, l'assessore regionale **Baccelli** fino alla toccata e fuga dell'onorevole **Andrea Romano** e poi le conclusioni di **Guido Nicolini**, big one di Confetra nazionale.

PER GUARDARE LA LUNA E NON SOLO IL DITO

## Porti container oggi: e domattina nella rivoluzione



LIVORNO – Proviamo a metterla così: c'è il passato dei porti-emporio, c'è il presente dei porti-gate (quello della tabella qui sopra, con il movimento dei TEUs,) e c'è infine il futuro già prossimo dei porti-land, ovvero riferimento del territorio non solo per il transito delle merci ma anche per la loro produzione: e specialmente come "hub" che autoproduce l'energia (la tanta energia) che occorre all'intero territorio.

Di questi tempi il movimento dei contenitori è un indice di salute dei porti: e non per niente i principali scali mondiali puntano a nuove banchine, nuovi sistemi di rese veloci, nuovi fondali per navi più grandi, nuovi raccordi terrestri perché il famigerato "ultimo miglio" non sia più un ostacolo ma un valore aggiunto.

Poi però c'è il lavoro di chi indica la luna e guarda la Luna davvero, non il suo dito. Nell'ultimo incontro all'interporto Vespucci di Guasticee, iniziativa di Confetra Toscana, il presidente degli industriali della costa cavaliere

**Antonio Fulvi**  
(segue in ultima pagina)

# Tir, emergenza autisti «Impasse a Nordest ne mancano 15 mila»

Burocrazia, concorrenza e stipendi che vanno riducendosi  
«Merci per l'85% su gomma, ma non ci sono camion»

IL SETTORE TRASPORTI

VENEZIA

Un po' il rimbalzo dell'economia post lockdown, un po' l'introduzione del Green pass. Ma soprattutto un mercato del lavoro che negli ultimi dieci anni si è trasformato. Fatto sta che, come non bastassero i problemi alla viabilità (terza corsia in A4 docet), ora a mettere a repentaglio il trasporto merci è anche una carenza massiccia di autotrasportatori. Con ricadute sulla committenza e, a cascata, sul consumatore.

Un fenomeno tanto più grave se si considera che, nonostante promesse e tentativi, su gomma viaggia ancora un buon 80% di merci. Secondo gli ultimi dati, infatti, in Europa mancano all'appello 350 mila autisti. Numeri importanti anche in Italia, dove gli autisti mancanti sono 23 mila. E secondo Confetra Nord Est (la confederazione dei trasporti e della logistica), proprio il Triveneto fa la parte del leone: qui ne mancano circa 15 mila. «Il fenomeno nasce da lontano», spiega Manuel Scortegagna, a.d. di Scortrans e rappresentante di Confetra Nord Est, «e cioè almeno dieci anni fa quando il mercato dell'auto-transporto è stato preso d'assalto dai paesi dell'Est Europa, che hanno messo in campo una forza lavoro assai consistente e a basso prezzo. Sono cambiate le dinamiche e le rotte rispetto al passato. Una volta le linee di andata e ritorno erano consolidate, nel corso degli anni invece gli autisti hanno iniziato a girare per periodi sempre più

lungi e per distanze sempre maggiori. Il tutto, con costi anche del 50% in meno rispetto a prima».

È il solito ritornello di una corsa verso il basso nel nome della competitività. Chi aveva bisogno di spedire merci in giro per l'Europa non ci ha pensato due volte e di fronte a un'opportunità di risparmio si è affidato a chi garantiva i costi minori. «Con il passare del tempo la concorrenza è aumentata, tagliando fuori chi non accettava condizioni simili», aggiunge Scortegagna, «in parallelo i volumi di merci sono aumentati e gli stipendi sono calati. È venuto meno l'interesse a fare un lavoro comunque usurante e impegnativo».

Basti pensare che il costo per accedere alla patente qualificata è di sei mila euro. «Se guardiamo a ambito nazionale», aggiunge, «rispetto a 20 anni la professione

del camionista era una passione tramandata di padre in figlio con stipendi tutto sommato sostanziosi, oggi questo mestiere non è più attrattivo». E così a risentirne è la logistica delle merci. In alcuni paesi, Belgio e Olanda su tutti, per recuperare forza lavoro si è deciso di puntare sull'aumento dei salari minimi. A ciò si aggiunge anche



**Autisti in coda al Brennero per eseguire il tampone**

L'obbligo di Green pass, introdotto il 15 ottobre scorso. Dalla categoria non erano mancate le proteste nelle scorse settimane. «Ci si è fatti trovare impreparati», taglia corto il rappresentante di Confetra Nord Est. È stato poi necessario attendere il chiarimento da parte del governo sugli autotrasportatori provenienti dall'estero e privi di Green pass: nessun obbligo di certificato verde a patto di non scendere dal veicolo nelle operazioni di carico e scarico.

«In Italia la gomma porta ancora l'85 per cento delle merci, e non può essere altrimenti visto come è strutturato il territorio e nonostante l'intenzione in ambito europeo di passare il più possibile all'intermodalità cioè camion sul treno», conclude Scortegagna, «oggi però trovare camion è sempre più difficile, questo fa alzare i costi di trasporto e a cascata ricade tutto su committenti e consumatori». —

**EUGENIO PENDOLINI**

\* RIPRODUZIONE RISERVATA \*

F.I.T.E: Trasporti Eccezionali, si riconosce il ruolo strategico per l'economia del Paese

**I Trasporti Eccezionali al servizio di Settori merceologici strategici per l'economia nazionale, come l'acciaio e le costruzioni, a breve potranno operare con una normativa compatibile con le esigenze economiche del Paese e la sicurezza stradale.** Lo scrive in una nota FITE, la **Federazione Italiana Trasporti Eccezionali aderente a Confetra**, a commento dell'emendamento al Decreto Fiscale, firmato dai Senatori Paolo Arrigoni (Lega) e Simona Pergreffi (Lega).

«La tenacia e la determinazione di F.I.T.E» - scrive la Federazione - «hanno portato all'emendamento al Decreto Fiscale che conferma la validità del precedente sistema autorizzativo fino al 30.04.2022, decreta l'eliminazione del pezzo indivisibile eccezionale per **l'utilizzo del mezzo e predispone la definizione di linee guida per l'applicazione della nuova normativa.** Un traguardo indubbiamente positivo che segna l'inizio di un percorso di riforme e **riconosce al Trasporto Eccezionale un ruolo primario e strategico all'interno del panorama economico italiano**».

Conclude FITE: «Grazie anche alla previsione dell'apertura di un tavolo tecnico si potrà armonizzare l'attuale situazione infrastrutturale nazionale con le caratteristiche e le esigenze del transito eccezionale, con l'obiettivo primario di supportare la professionalità delle aziende e incentivare lo sviluppo dell'imprenditorialità del Settore».

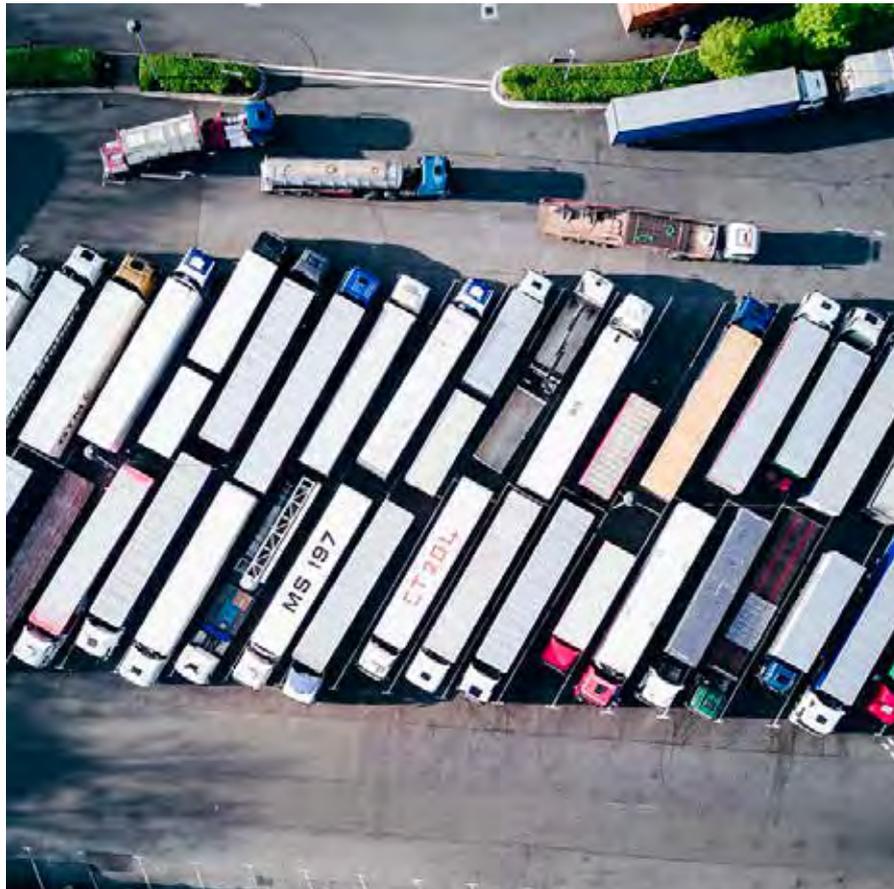
AUTOTRASPORTO

# Trasporti eccezionali strategici per l'economia

Fite soddisfatta per l'emendamento al Decreto Fiscale



Publicato 2 ore fa il giorno 6 Dicembre 2021  
Da Redazione



ROMA – I trasporti eccezionali al servizio di settori merceologici strategici per l'economia nazionale, come l'acciaio e le costruzioni, a breve potranno operare con una normativa compatibile con le esigenze economiche del Paese e la sicurezza stradale.



“La tenacia e la determinazione di **Fite** -scrive la Federazione italiana trasporti eccezionali- hanno portato all'[emendamento al Decreto Fiscale](#), firmato dai senatori **Paolo Arrigoni** e **Simona Pergreffi**, che conferma la validità del precedente sistema autorizzativo fino al 30 Aprile 2022, decreta l'eliminazione del pezzo indivisibile eccezionale per l'utilizzo del mezzo e predisporre la definizione di linee guida per l'applicazione della nuova normativa”.

Un traguardo positivo che segna l'inizio di un percorso di riforme e riconosce al trasporto eccezionale un ruolo primario e strategico all'interno del panorama economico italiano.

“Grazie anche alla previsione dell'apertura di un tavolo tecnico -aggiunge Fite- si potrà armonizzare l'attuale situazione infrastrutturale nazionale con le caratteristiche e le esigenze del transito eccezionale, con l'obiettivo primario di **supportare la professionalità delle aziende e incentivare lo sviluppo dell'imprenditorialità del settore**”.

## Trasporti eccezionali, via libera alle richieste della Fite

Sono al servizio di settori merceologici strategici, come acciaio e costruzioni



**06 Dicembre 2021 - Roma** - I Trasporti Eccezionali al servizio di Settori merceologici strategici per l'economia nazionale, come l'acciaio e le costruzioni, a breve potranno operare con una normativa compatibile con le esigenze economiche del Paese e la sicurezza stradale.

"La tenacia e la determinazione di F.I.T.E. - spiega una nota - hanno portato all'emendamento al Decreto Fiscale, firmato dai Senatori Paolo Arrigoni (Lega) e Simona Pergreffi (Lega), che conferma la validità del precedente sistema autorizzativo fino al 30.04.2022, decreta l'eliminazione del pezzo indivisibile eccezionale per l'utilizzo del mezzo e predispose la definizione di linee guida per l'applicazione della nuova normativa".

Un traguardo "indubbiamente positivo che segna l'inizio di un percorso di riforme e riconosce al Trasporto Eccezionale un ruolo primario e strategico all'interno del panorama economico italiano.

Grazie anche alla previsione dell'apertura di un tavolo tecnico si potrà armonizzare l'attuale situazione infrastrutturale nazionale con le caratteristiche e le esigenze del transito eccezionale, con l'obiettivo primario di supportare la professionalità delle aziende e incentivare lo sviluppo dell'imprenditorialità del Settore". [P](#)

## CONFETRA incontra la Regione Campania

LINK: <http://primo-magazine.blogspot.com/2021/12/confetra-incontra-la-regione-campania.html>



**CONFETRA** incontra la Regione Campania dicembre 16, 2021 16 dicembre 2021 - Il giorno 14 dicembre, presso Palazzo Santa Lucia a Napoli, si sono incontrati Antonio Marchiello (Assessore alle Attività Produttive, Lavoro, Demanio e Patrimonio) ed i rappresentanti **Confetra** Ermanno Giamberini (Presidente **Confetra** Campania), Domenico De Crescenzo (Coordinatore **Confetra** Mezzogiorno) e Giovanni Montella (Segretario Generale **Confetra** Campania). Nel corso dell'incontro le parti hanno avuto modo di approfondire i temi legati ai progetti infrastrutturali del PNRR ed alla formazione del personale, convenendo sul ruolo fondamentale che la logistica riveste per il tessuto economico della regione e del Mezzogiorno e confermando l'intenzione di intensificare il proficuo dialogo già instaurato oltre due anni fa, identificando nel reciproco supporto una chiave di successo per la

crescita del territorio.

## AITI: Considerare la Logistica del trasloco tra le attività di spicco della logistica

### **Presidente Associazione Imprese Traslocatori Italiani (AITI) Nicla Caradonna: “Oggi con la nostra professionalità siamo parte integrante della logistica”**

“Parliamo per la prima volta di logistica nell’ambito del trasloco e mi preme sottolineare che la parola logistica contemplata nel titolo del nostro convegno è da intendersi nel significato più ampio del termine. Questo perché non esiste una definizione di logistica che rimanga immutata nel tempo. Così come cambiano i sistemi produttivi, cambiano anche i sistemi logistici e con essi lo stesso significato di logistica”.

Così **Nicla Caradonna, presidente di Aiti (Associazione Imprese Traslocatori Italiani)**, ha introdotto nei giorni scorsi il convegno nazionale della categoria sul tema ‘La logistica del trasloco: storia, evoluzione e ripartenza’. “Ma se dovessimo **considerare che le attività di spicco della logistica sono essenzialmente il trasporto e l’attività di deposito come si può affermare che non ci sia della logistica anche nelle operazioni di trasloco?** Tutto ciò per sottolineare ancor di più quanto complessa e variegata e al tempo stesso, altamente professionale sia l’attività posta in essere dal traslocatore” ha aggiunto Caradonna.

Riguardo al PNRR, la presidente di Aiti ha commentato che “Ci piace pensare che il Piano nazionale di ripresa e resilienza non debba essere soltanto quella pioggia indistinta di risorse che arriva sui territori, ma che debba rappresentare una visione di Paese, come il presidente Draghi ha in più occasioni sottolineato, all’interno della quale devono cambiare anche i nostri paradigmi culturali”. Nel suo intervento, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha sottolineato la necessità di una stretta concertazione tra Governo e associazioni di rappresentanza, per dare sostanza e celere applicazione delle risorse previste dal PNRR per infrastrutture e logistica.

Il dibattito dell’assemblea si è incentrato sul riconoscimento della professione del traslocatore al quale ha preso parte il presidente del Comitato Centrale dell’Albo dell’Autotrasporto Enrico Finocchi e con la presentazione di: “Analisi ed evoluzione del settore trasloco”, Studio a cura di Alessandro Testa - Business Coach Formatore Consulente.

A seguire si è dialogato sull'importanza dell'uniformità della documentazione doganale con Rosanna Lanuzza, Direttore Ufficio Regimi e Procedure Doganali Direzione Dogane ADM. I lavori della parte istituzionale sono stati conclusi dal video-intervento della Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati Raffaella Paita, che si è dichiarata disponibile per un ragionamento comune su come si possa, nel prossimo futuro, migliorare le attività di trasloco anche attraverso interventi di semplificazione delle procedure.

Al convegno ha preso parte il presidente della FEDEMAC, la Federazione Europea dei Traslocatori, Bertil Durieux che ha illustrato i nuovi progetti della Federazione. Benedetto Fanelli (Dottore Commercialista, revisore dei conti, analista finanziario) ha illustrato alla platea le opportunità e gli incentivi di Stato per le aziende di trasloco e Industria 4.0.

## Extradoganalità del porto di Trieste «La battaglia principale è politica»

Lavoro agile, accordo tra governo e parti sociali, ecco le nuove regole - Confetra, aderisce al Protocollo nazionale

**ROMA - Siglato l'accordo tra governo e parti sociali sulle nuove regole sul lavoro agile nel settore privato. Il Protocollo nazionale**, proposto dal ministro del Lavoro, Andrea Orlando, contiene le linee di guida con cui disciplinare, nella contrattazione collettiva, la nuova modalità di lavoro impostasi con la pandemia. «Oggi concludiamo un percorso per il quale confronto e dialogo sono stati fondamentali» ha dichiarato il ministro Orlando.

Il documento è stato sottoscritto da tutte le sigle sindacali e datoriali che hanno partecipato al tavolo, dopo mesi di confronto al ministero del Lavoro. **Confetra, la Confederazione dei trasporti e della Logistica, fa sapere di avere aderito al Protocollo insieme alle altre parti sociali.**

Il vicesindaco della Città metropolitana di Torino, **Marco Marocco**, inviato un appello al ministro Brunetta - titolare del dicastero per la semplificazione e la Pubblica amministrazione - per ribadire che «la strutturazione ben regolamentata dello smart working è la strada giusta per aumentare la produttività della pubblica amministrazione». Invitando il ministro sull'incremento dell'efficienza della Pubblica Amministrazione, dopo le dichiarazioni di Brunetta secondo cui il ritorno dei lavoratori in presenza, con i relativi effetti come l'aumento dei consumi legati alla pausa pranzo, produrrà risultati benefici per il Pil del Paese.

### **Protocollo nazionale sul lavoro in modalità agile nel settore privato:**

«Oggi concludiamo un percorso per il quale confronto e dialogo sono stati fondamentali», ha detto in apertura, secondo fonti presenti all'incontro, il Ministro Andrea Orlando. Soddisfatti i sindacati e le imprese, dunque, che hanno apprezzato il metodo di confronto e il dialogo sociale adottato dal ministero per la definizione di uno dei primi provvedimenti in Europa di disciplina del lavoro agile. Ecco le soluzioni principali.

## **Il Protocollo**

Il Protocollo fissa il quadro di riferimento, condiviso tra le Parti sociali, per la definizione dello svolgimento del lavoro in modalità agile esprimendo pertanto linee di indirizzo per la contrattazione collettiva nazionale, aziendale e/o territoriale nel rispetto della disciplina legale (legge 81/2017) e degli accordi collettivi in essere, tutto ciò affidando alla contrattazione collettiva quanto necessario all'attuazione nei diversi e specifici contesti produttivi.

## **Adesione su base volontaria**

L'adesione al lavoro agile avviene su base volontaria ed è subordinata alla sottoscrizione di un accordo individuale, fermo restando il diritto di recesso ivi previsto.

L'eventuale rifiuto del lavoratore di aderire o svolgere la propria prestazione lavorativa in modalità agile non integra gli estremi del licenziamento per giusta causa o giustificato motivo, né rileva sul piano disciplinare.

## **L'eventuale rifiuto del lavoratore**

L'eventuale rifiuto del lavoratore di aderire o svolgere la propria prestazione lavorativa in modalità agile non integra gli estremi del licenziamento per giusta causa o giustificato motivo, né rileva sul piano disciplinare.

**L'istituto del lavoro agile differisce dal telelavoro** cui continua ad applicarsi la vigente disciplina normativa e contrattuale, ove prevista.

## **L'accordo individuale**

L'accordo individuale di lavoro agile sottoscritto tra il datore di lavoro e il lavoratore si adegua ai contenuti della eventuale contrattazione collettiva di riferimento e comunque deve essere coerente con la disciplina di legge e con le linee di indirizzo definite nel Protocollo. Nell'accordo individuale in particolare vanno previste: la durata dell'accordo, che può essere a termine o a tempo indeterminato; l'alternanza tra i periodi di lavoro all'interno e all'esterno dei locali aziendali; i luoghi eventualmente esclusi per lo svolgimento della prestazione lavorativa esterna ai locali aziendali; gli aspetti relativi all'esecuzione della prestazione lavorativa svolta al di fuori dei locali aziendali, anche con riguardo alle forme di esercizio del potere direttivo del datore di lavoro e alle condotte che possono dar luogo all'applicazione di sanzioni disciplinari nel rispetto della disciplina prevista nei contratti collettivi; gli strumenti di lavoro; i tempi di riposo del lavoratore e le misure tecniche e/o organizzative necessarie ad assicurare la disconnessione; le forme e le modalità di controllo della prestazione lavorativa all'esterno dei locali aziendali; l'attività formativa eventualmente necessaria per lo svolgimento della prestazione di lavoro in modalità agile e le forme e le modalità di esercizio dei diritti sindacali.

## **La fascia di disconnessione**

La prestazione di lavoro in modalità agile può essere articolata in fasce orarie,

individuando, in ogni caso, in attuazione di quanto previsto dalle disposizioni normative vigenti, la fascia di disconnessione nella quale il lavoratore non eroga la prestazione lavorativa. Vanno adottate specifiche misure tecniche e/o organizzative per garantire la fascia di disconnessione.

### **I permessi orari**

Il lavoratore può richiedere, ove ne ricorrano i relativi presupposti, la fruizione dei permessi orari previsti dai contratti collettivi o dalle norme di legge quali, a titolo esemplificativo, i permessi per particolari motivi personali o familiari (legge 104 del 1992).

### **Straordinari**

Salvo esplicita previsione dei contratti collettivi nazionali, territoriali e/o aziendali, durante le giornate in cui la prestazione lavorativa viene svolta in modalità agile non possono essere di norma previste e autorizzate prestazioni di lavoro straordinario.

### **Assenze legittime**

Nei casi di assenze cosiddette “legittime” (es. malattia, infortuni, permessi retribuiti, ferie, eccetera), il lavoratore può disattivare i propri dispositivi di connessione e, in caso di ricezione di comunicazioni aziendali, non è comunque obbligato a prenderle in carico prima della prevista ripresa dell'attività lavorativa.

### **Luogo di lavoro**

Il lavoratore è libero di individuare il luogo ove svolgere la prestazione in modalità agile purché lo stesso abbia caratteristiche tali da consentire la regolare esecuzione della prestazione, in condizioni di sicurezza e riservatezza, anche con specifico riferimento al trattamento dei dati e delle informazioni aziendali nonché alle esigenze di connessione con i sistemi aziendali. La contrattazione collettiva può individuare i luoghi inadatti allo svolgimento del lavoro in modalità agile per motivi di sicurezza personale o protezione, segretezza e riservatezza dei dati.

### **Gli strumenti di lavoro**

Fatti salvi diversi accordi, il datore di lavoro, di norma, fornisce la strumentazione tecnologica e informatica necessaria allo svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile, al fine di assicurare al lavoratore la disponibilità di strumenti che siano idonei all'esecuzione della prestazione lavorativa e sicuri per l'accesso ai sistemi aziendali. Le spese di manutenzione e di sostituzione della strumentazione fornita dal datore di lavoro, necessaria per l'attività prestata dal dipendente in modalità agile, sono a carico del datore di lavoro stesso, che ne resta proprietario.

### **La formazione**

Per garantire a tutti i fruitori del lavoro agile, pari opportunità nell'utilizzo degli strumenti di lavoro e nell'arricchimento del proprio bagaglio professionale, nonché al fine di diffondere una cultura aziendale orientata alla responsabilizzazione e partecipazione dei lavoratori, le Parti sociali ritengono necessario prevedere percorsi

formativi, finalizzati a incrementare specifiche competenze tecniche, organizzative, digitali, anche per un efficace e sicuro utilizzo degli strumenti di lavoro forniti in dotazione. I percorsi formativi potranno interessare anche i responsabili aziendali ad ogni livello, al fine di acquisire migliori competenze per la gestione dei gruppi di lavoro in modalità agile.

## Dal Pnrr al futuro...in dieci minuti: speciale Agorà 2021

Lo speciale del   
Messaggero Marittimo.it

**DAL PNRR  
AL FUTURO**

Le transizioni  
green e digital

Le sfide della  
Logistica Italiana



LIVORNO – È online da oggi e visibile su tutti i nostri canali social, “Dal Pnrr al futuro”, il video di approfondimento dell’**Agorà di Confetra 2021**. Le voci dei protagonisti presenti all’assemblea e ai festeggiamenti per i 75 anni della Confederazione si uniscono creando un percorso che ripercorre in qualche modo questo ultimo anno.

Si parla di autotrasporto, di merci via mare, di logistica e del futuro, aspettando l’attuazione del Pnrr, una vera opportunità per tutto il Paese come concordano tutti i nostri interlocutori, se portata avanti nella collaborazione di tutti i soggetti coinvolti.



# MAGAZINE

EDIZIONE N. 6

sped. abbonamento postale  
D.L.353/2003 (convertito in  
Legge 27/02/2004 n.46)  
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL



## DAL PNRR AL FUTURO

Le transizioni green e digital. Le sfide della Logistica Italiana



# AGORÀ confetra 2021

DIRETTORE RESPONSABILE

VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.  
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it  
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

CON IL PATROCINIO DI:



IN PARTNERSHIP SCIENTIFICA CON:

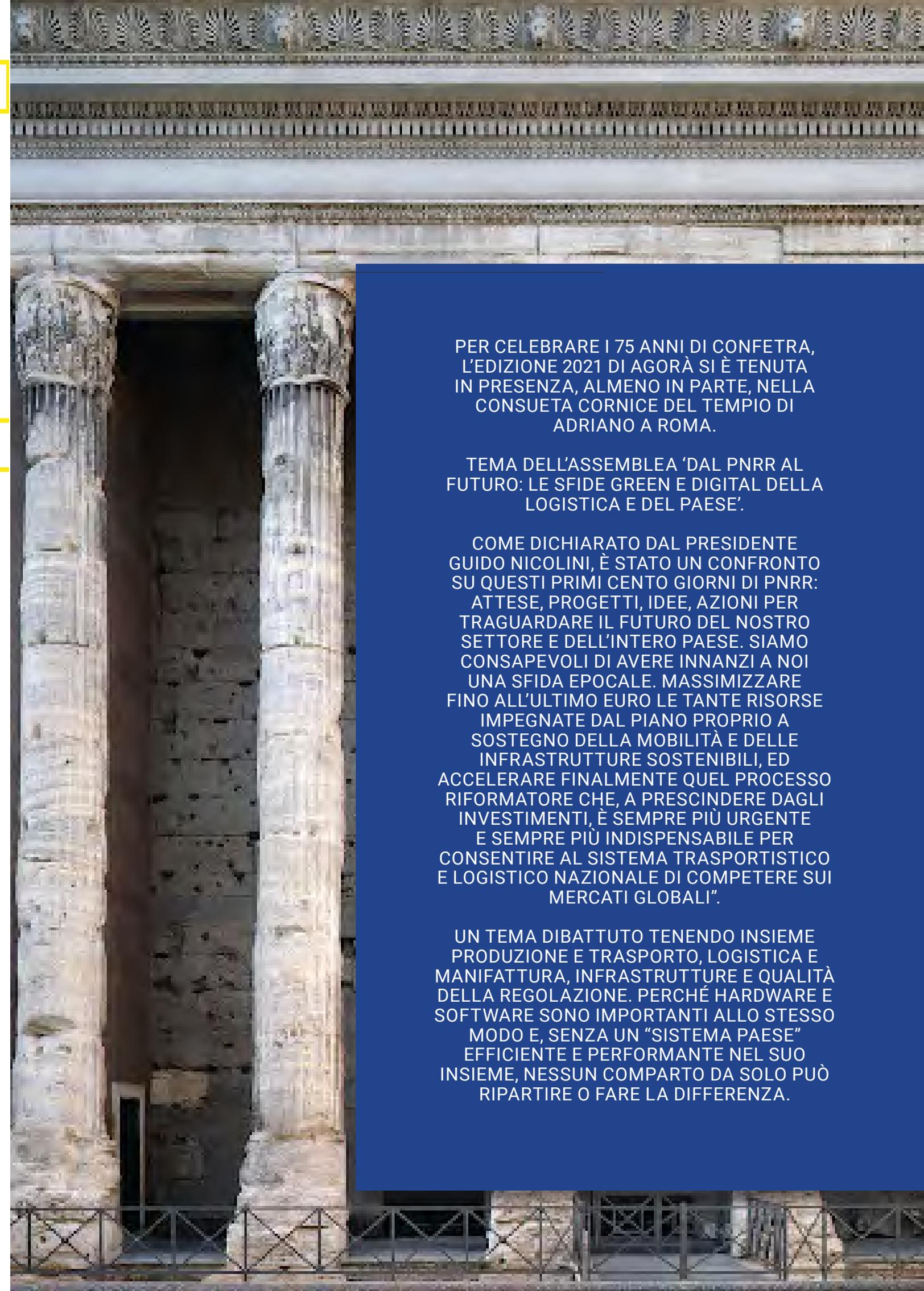


IN COLLABORAZIONE CON:



CONFETRA SOSTIENE:





PER CELEBRARE I 75 ANNI DI CONFETRA, L'EDIZIONE 2021 DI AGORÀ SI È TENUTA IN PRESENZA, ALMENO IN PARTE, NELLA CONSUETA CORNICE DEL TEMPIO DI ADRIANO A ROMA.

TEMA DELL'ASSEMBLEA 'DAL PNRR AL FUTURO: LE SFIDE GREEN E DIGITAL DELLA LOGISTICA E DEL PAESE'.

COME DICHIARATO DAL PRESIDENTE GUIDO NICOLINI, È STATO UN CONFRONTO SU QUESTI PRIMI CENTO GIORNI DI PNRR: ATTESE, PROGETTI, IDEE, AZIONI PER TRAGUARDARE IL FUTURO DEL NOSTRO SETTORE E DELL'INTERO PAESE. SIAMO CONSAPEVOLI DI AVERE INNANZI A NOI UNA SFIDA EPOCALE. MASSIMIZZARE FINO ALL'ULTIMO EURO LE TANTE RISORSE IMPEGNATE DAL PIANO PROPRIO A SOSTEGNO DELLA MOBILITÀ E DELLE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI, ED ACCELERARE FINALMENTE QUEL PROCESSO RIFORMATORE CHE, A PRESCINDERE DAGLI INVESTIMENTI, È SEMPRE PIÙ URGENTE E SEMPRE PIÙ INDISPENSABILE PER CONSENTIRE AL SISTEMA TRASPORTISTICO E LOGISTICO NAZIONALE DI COMPETERE SUI MERCATI GLOBALI".

UN TEMA DIBATTUTO TENENDO INSIEME PRODUZIONE E TRASPORTO, LOGISTICA E MANIFATTURA, INFRASTRUTTURE E QUALITÀ DELLA REGOLAZIONE. PERCHÉ HARDWARE E SOFTWARE SONO IMPORTANTI ALLO STESSO MODO E, SENZA UN "SISTEMA PAESE" EFFICIENTE E PERFORMANTE NEL SUO INSIEME, NESSUN COMPARTO DA SOLO PUÒ RIPARTIRE O FARE LA DIFFERENZA.

# C O N T E N U T I

---

**06**

ORGOGLIOSI PROTAGONISTI DA 75 ANNI DELLA  
STORIA ECONOMICA DELL'ITALIA

**Guido Nicolini**

**14**

IL PNRR UN PIANO PER ACCOMPAGNARE IL PAESE

**Enrico Giovannini**

**18**

QUANDO NASCEVA LA REPUBBLICA ITALIANA  
NASCEVA CONFETRA

**Ivano Russo**

**20**

TUTTI SI SONO RESI CONTO DI QUANTO SIA  
IMPORTANTE LA LOGISTICA

**Silvia Moretto**

**22**

COSTRUIRE UN PAESE DIVERSO

**Nereo Marcucci**

**24**

NUOVE SFIDE PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

**Ennio Cascetta**

**32**

COMPETITIVITA' IMPRESE RESILIENZA E INNOVAZIONE

**Massimo Deandreis**

**37**

CONFETRA PUO' CONTRIBUIRE ALLA CRESCITA DEL PAESE

**Nando Pagnoncelli**

**42**

TAVOLA ROTONDA

**Zeno D'agostino | Vito Grassi | Marcello Minenna | Fabrizio Dallari**

**47**

L'UNICA RISPOSTA ALLE DIFFICOLTÀ È LA REAZIONE

**Raffaella Paita**



REDAZIONE

Massimo Belli  
Vezio Benetti  
Stefano Coppola  
Renato Roffi  
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE  
E GRAFICA

Barbara Bargagna



# ORGOGLIOSI PROTAGONISTI DA 75 ANNI DELLA STORIA ECONOMICA DELL'ITALIA

---

## RELAZIONE DEL PRESIDENTE GUIDO NICOLINI



GUIDO NICOLINI  
Presidente Confetra

Finalmente torniamo a vederci di persona, qui, al “nostro” Tempio di Adriano. La “casa” della nostra Assemblea pubblica annuale, della nostra e vostra Agorà, il nostro spazio di incontro e riflessione dedicato ai nostri temi ed alla nostra Organizzazione. Siamo ovviamente a ranghi ridotti in platea, perché ancora condizionati dalle norme sul distanziamento, ma intanto siamo qui. Almeno in parte siamo qui. Desidero ringraziare anche le circa 400 persone collegate da remoto, i nostri partner che hanno contribuito all’organizzazione di questo evento, la rete delle Università e degli Istituti di Ricerca che collaborano con il nostro Centro Studi, i media di settore e generalisti che ci seguono.

Ma questa è un’edizione speciale di Agorà anche perché quest’anno Confetra compie 75 anni: un pezzo di storia dell’associazionismo economico italiano, un pezzo di storia della rappresentanza, un pezzo di storia del paese.

Grazie a tutti Voi, a tutti coloro che c’erano prima di noi, a quanti hanno contribuito alla nostra storia.

Se oggi siamo qui, se l’intero Paese si è rimesso in moto, se abbiamo riconquistato una vita quasi normale dopo circa un anno e mezzo di chiusure forzate e privazioni, lo dobbiamo alla campagna vaccinale. Siamo stati tra i primi a chiedere un percorso prioritario di inoculazione per gli operatori della filiera logistica, poi a chiedere l’obbligo vaccinale per il nostro settore, equiparabile per funzione ad un servizio di pubblica utilità. Abbiamo anche



risposto alla “chiamata” del Commissario Figliuolo, nel Luglio scorso, per mettere a disposizione dei centri vaccinali aziendali, i nostri impianti ed il personale medico aziendale delle nostre imprese. Oggi il Paese è quasi all’85% di copertura vaccinale, non siamo lontani dalla cosiddetta “immunità di gregge”, se consideriamo che il 10% della popolazione è non vaccinabile perché under 12, ed un altro 4% è non vaccinabile perché immunodepressa o per altri problemi sanitari individuali.

E’ un risultato straordinario, del Governo e del Paese, che orgogliosamente l’Italia può ascrivere: l’unico Stato Ue ad aver conseguito una simile soglia di copertura. Certo, nel nostro Settore abbiamo avuto non poche complessità per l’introduzione del Green Pass obbligatorio. Molti dei nostri lavoratori sono extracomunitari e, ad esempio, le popolazioni islamiche hanno tenuto un atteggiamento molto prudente a seguito di orientamenti dei Consigli degli Ulema rispetto a derivati “non halal” potenzialmente presenti nei sieri autorizzati in Europa. Tanti altri nostri dipendenti sono originari dell’Est Europa che ha adottato prevalentemente vaccini non riconosciuti dall’EMA, a partire da Sinovax e Sputnik. Non è mia intenzione indagare il perché, scomodare la geopolitica o la storia delle dottrine religiose: dico solo che abbiamo segnalato per tempo il problema al Governo. In un comparto specifico della lunga filiera logistica che - tra autotrasportatori, corrieri ed operatori di magazzino - conta circa il 15% (ma con realtà aziendali che arrivano addirittura al 40%) di popolazione immigrata, abbiamo corso il rischio di falciare la forza lavoro interna, oltre che di

bloccare rifornimenti ed approvvigionamenti di materie prime via gomma dall’estero. Fortunatamente quest’ultimo problema è stato in extremis evitato, grazie alla Circolare congiunta dei Ministeri della Salute e della Mobilità Sostenibile dello scorso 13 Ottobre. Ma, francamente, tutto poteva essere affrontato prima e meglio, senza far poi gravare sulle nostre imprese costi aggiuntivi - i tamponi



gratuiti offerti ai dipendenti non muniti di Green Pass – ed organizzativi che hanno arrecato ulteriore stress ad un tessuto produttivo già provato da quasi due anni di lavoro in condizioni proibitive.

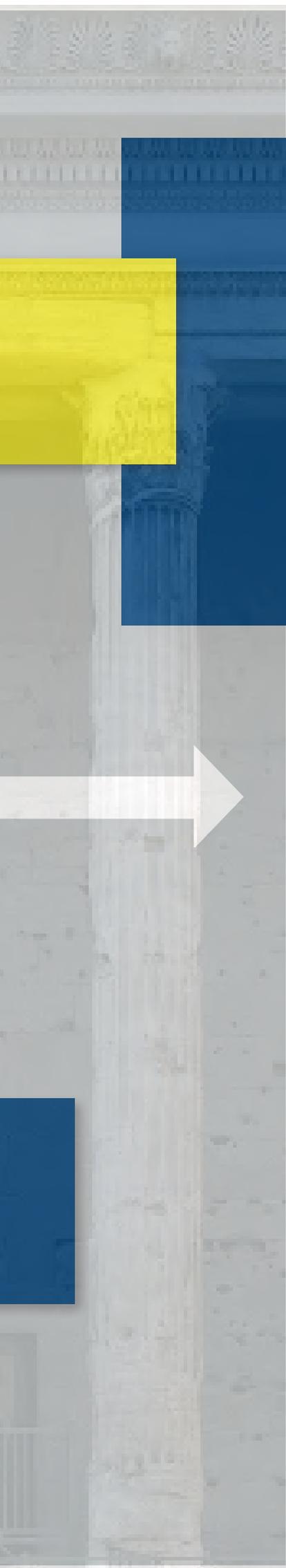
Sì ministro, condizioni proibitive. Perché se è vero che il Covid non era né prevedibile né forse affrontabile meglio di quanto abbiamo fatto, è anche vero che le pesanti ricadute – dal punto di vista organizzativo e delle perdite economiche – per le imprese logistiche, sono andate a sommarsi ad un contesto che – per il nostro settore – è già business unfriendly.

A questo riguardo permettetemi di ricordare il grande senso di responsabilità mostrato dalle nostre imprese che, nonostante il periodo buio, hanno stretto i denti continuando a lavorare e accettando di rinnovare il CCNL di settore anche per dare un segnale di ripartenza ai propri collaboratori.

Spiace dirlo, ma è così. Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. Il Logistic Performance Index della Banca Mondiale e la 19ma posizione dell'Italia in quella graduatoria – prima la Germania, nelle prime dieci posizioni ci sono poi Olanda, Francia, Belgio, UK, Austria, solo per citare alcuni dei nostri competitors - è ancora oggi solo una analisi per addetti ai lavori. Altrove non è così.

Negli altri Stati europei nostri principali competitors, le reali liberalizzazioni del mercato iniziate nei primi anni Novanta hanno favorito l'evolversi di grandi Campioni Nazionali leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di tutto ciò è avvenuto.

Oggi la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l'intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. Da noi la media è del 73%, e finché sarà prevalentemente il compratore estero "a venirsi a prendere la merce" la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Viceversa, la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale. Inol-



tre in uno scenario in cui l'impatto ambientale diverrà sempre più un fattore imprescindibile di competitività, le imprese produttrici e commerciali dovranno anche garantirsi una logistica sostenibile.

Abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con un quarto dei volumi tedeschi, come ben descritto in un recente discussion paper prodotto da Isfort e dedicato alle prospettive del trasporto combinato: ciò significa un'offerta di vezione stradale debole e frammentata. E se dall'autotrasporto spostiamo lo sguardo all'intero settore logistico e del trasporto merci, i dati macro non cambiano di molto. Su 110 mila imprese operanti in Italia, circa l'85% ha meno di 9 addetti e fatturati da micro impresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la "transizione digitale" rischia di essere un miraggio. Investono le imprese che hanno liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Il rischio è che innovi in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa produttiva 3D, connettività 5G e gestione di Smart e Big Data, l'impresa che è già ben posizionata sui mercati, che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all'estero, che ha un numero di addetti e fatturati adeguati alle sfide complesse dei tempi in un unico grande mercato che è il mondo intero; le PMI che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l'offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate.

In quest'ottica serve una "politica industriale" per la Logistica, una Logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Non con meri sussidi, non ci interessa sopravvivere ed io penso che neanche sia possibile. Bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo, green.

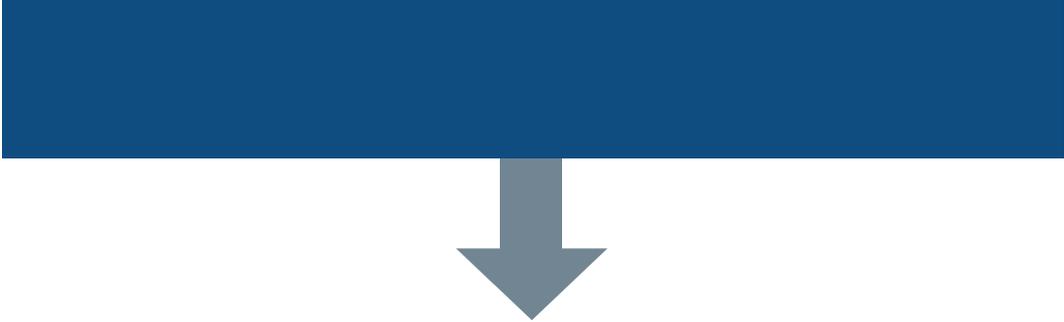
Anche perché, come ben dimostrato da uno Studio recentemente messoci a disposizione da Biagio Bruni, che ringrazio, stiamo assistendo ad una impennata generale dei costi, non solo dei noli, che metterà sempre più a dura prova la capacità competitiva delle nostre imprese nel rapporto con la clientela e la committenza.

Così come serve una vera "transizione burocratica" prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Siamo l'unico Paese Ue con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l'assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali; siamo l'unico Paese Ue che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di verifiche radiometriche; siamo uno dei pochi Paesi Ue che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l'adozione della lettera di vettura elettronica; siamo l'unico Paese Ue ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza.



Siamo un Paese che regola i rapporti commerciali civilistici delle spedizioni internazionali ancora sulla base delle regole del Codice Civile non aggiornate ai giorni nostri; siamo l'unico Paese Ue che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente. Siamo l'unico Paese europeo ad avere un'Agenzia di Regolazione, l'Art, che pretende di essere finanziata dall'intero settore logistico nonostante sia liberalizzato ed in larghissima misura asset free e nonostante la regolazione riguardi solo i gestori delle infrastrutture. In tema di regolazione dei trasporti vale la pena sottolineare come, mentre negli altri Stati europei vengono regolate solo le reti gestite in regime di monopolio, in Italia alle competenze del ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili sono state sovrapposte quelle di altre Autorità che stanno via via proliferando: dalla citata Autorità di Regolazione dei Trasporti all'Autorità Garante delle Comunicazioni relativamente ai trasporti postali; dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici all'Autorità Garante del Mercato. Infine, gli altri Stati comunitari non sono cattivi pagatori come quello italiano, non solo nei confronti dei creditori commerciali, ma anche nei confronti degli operatori che vanno a credito con le imposte e devono attendere oltre un anno per i rimborsi.

Signor Ministro, la logistica è il trionfo del *just in time*, e qui pare si voglia giocare per perdere la partita della competitività internazionale invece che per vincerla. Senza comprendere che più la logistica va in affanno, affronta extra costi, perde competitività, più le merci vanno altrove, le imprese produttrici perdono a loro volta competitività, ne risente l'export e l'import, si squilibra la bilancia commerciale, aumentano i costi per il consumatore finale. Hai voglia a costruire nuove dighe foranee o ultimare i corridoi Ten-T: senza fluidità e tempi certi, le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova, oppure per il cargo aereo Francoforte a Malpensa.



E questo lo dico non perché le infrastrutture non siano importanti, anzi. Sono una delle precondizioni per giocare un ruolo ed una funzione logistica nei mercati globali. Lo abbiamo ripetuto mille volte: ci andavano bene le scelte compiute con Delrio e Connettere l'Italia, anche quelle di Italia Veloce della ministra De Micheli ed abbiamo salutato con soddisfazione l'ulteriore accelerazione impressa da Lei Signor Ministro e dal Presidente Draghi in tema di opere strategiche: nomina dei Commissari per realizzarle, riforme del Codice Appalti. Facciamo tutti il tifo per le nostre grandi stazioni appaltanti: Rfi, Anas, Enac, le AdSp. Ma sommestamente segnaliamo che se non iniziamo ad occuparci anche di imprese e regolazione favorevole, noi – nella migliore delle ipotesi – diverremmo un mero nastro trasportatore utilizzato per trasportare merci altrui, su vettori altrui, presso mercati di destinazione finale altrui.

Tutto ciò, Ministro, non genererebbe ricchezza per il Paese e non ci consentirebbe neanche di ammortizzare le ingenti risorse investite per realizzarlo questo quadro infrastrutturale. Bisogna

seriamente iniziare ad occuparsi anche del software logistico: imprese e regole. Anche perché la ricchezza, il lavoro, i redditi sono prodotti dalle imprese non dalle gittate di cemento. Ed anche perché le transizioni Green e Digital dovranno viverle e realizzarle le imprese, non i moli o i piazzali o i magazzini.

In questi ultimi giorni un paio di vicende, solo apparentemente minori, dimostrano quanto senza una reale politica integrata per il trasporto e la logistica non sarà possibile cogliere le sfide che sono innanzi a noi. Mi riferisco alla Determina Ansfisa che penalizza il trasporto merci su ferro in Italia, imponendo limiti estranei a qualunque altro Paese europeo.

Questo solo per segnalare quanto, seppur animati dalle migliori intenzioni, l'infernale macchina istituzionale ed amministrativa che sovrintende il processo decisionale del Paese finisca poi per assumere decisioni che vanno nella direzione diametralmente opposta. D'altro canto non possiamo non sottolineare anche elementi positivi che finalmente pare diano il la ad una stagione di semplificazioni e modernizzazione

del sistema. Penso al regolamento attuativo dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che dopo 5 anni è finalmente approvato in Consiglio dei Ministri, una storica richiesta di Confetra che, almeno in potenziale, allinea il nostro sistema di controlli sulla merce ai modelli più performanti in chiave europea.

Il Pnrr va nella giusta direzione?

Sì. Lo diciamo con orgoglio e fiducia: Sì. Ci abbiamo tanto lavorato con il ministero, con la Struttura Tecnica di Missione, con gli uffici preposti. Consentitemi di ringraziare – tra gli altri - per la loro presenza e per la sempre grande disponibilità all'ascolto Giuseppe Catalano, Mauro Bonaretti, Maria Teresa Di Matteo, Enrico Pujia, Enrico Finocchi, Vincenzo Cinelli, Francesco Benevolo, Costantino Fiorillo. E' dal Luglio del 2020 che lavoriamo gomito a gomito con il Governo, con il Mims nostro Ministero di riferimento, ma anche con il Ministero della Salute, con lo Sviluppo Economico, con la Farnesina, con Dogane. Ed ai vari Tavoli più operativi con Rfi, Assoporti, Enac.

Gran parte dei temi che ho voluto affrontare questa mattina sono previsti dal cosiddetto Contest Riforme della Missione 3, quella che riguarda il nostro mondo. E lo stesso fatto che circa il 25% delle risorse tra Pnrr e Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese. Un comparto trasversale ed indispensabile all'industria manifatturiera come al turismo, all'agricoltura come all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese.

Non a caso ben quattro delle sei Missioni del Pnrr prevedono riforme o risorse per i nostri ambiti operativi di attività e lavoro.

Quest'anno Confetra compie 75 anni: la più antica e grande Organizzazione italiana del Settore Trasporto merci e Logistica. Noi c'eravamo quando l'Italia repubblicana è ripartita dopo la Seconda guerra mondiale, e ci siamo oggi con tutto il nostro talento e le nostre forze per sostenere questo immane sforzo di ricostruzione dei fondamentali economici, sociali e produttivi del Paese.

In questi 75 anni si sono succeduti Presidenti e Gruppi Dirigenti che, a nome di tutti, ringrazio per aver portato avanti questa storia di associazionismo sano, istituzionale, autorevole, al servizio del Paese oltre che delle categorie e del Settore che rappresentiamo.

Le nostre imprese, signor Ministro, sono pronte. Pronte a sostenere lo shift modale per integrare al meglio gomma e ferro accrescendo la quota modale di quest'ultimo. Pronte a far propri gli obiettivi del *Green New Deal* e degli accordi di Parigi. Pronte a raccogliere la



grande sfida della Via della Seta e della nuova Agenda delle relazioni Transatlantiche che l'Amministrazione Biden annuncia di voler porre in essere, superando l'odiosa stagione delle guerre commerciali e dei dazi. Pronte a rendere concreto il salto di qualità che il Sistema portuale italiano intende compiere per scalare posizioni in Europa e nel Mediterraneo. Pronte ad affiancare Dogane, principale alleato naturale di qualunque seria strategia di internazionalizzazione del Paese, o ad accompagnare finalmente una strategia nazionale e vincente, mai avuta, per il rilancio del cargo aereo. Pronte a impegnarsi in un patto per una prospettiva economica condivisa - come chiesto dal presidente Draghi - per rendere questa crescita duratura e sostenibile.

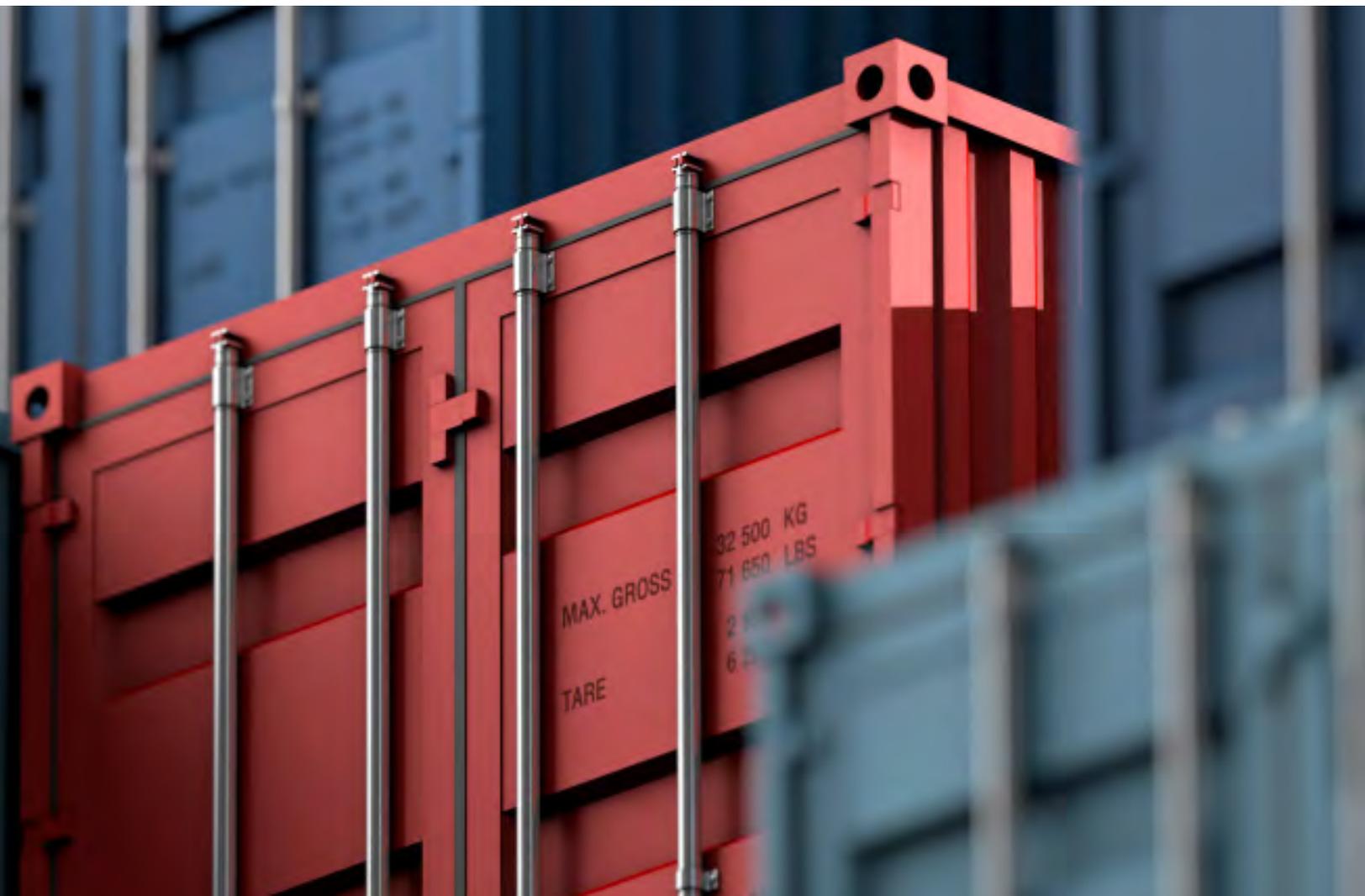
Affinché, come ha sottolineato il Governatore Visco, il rimbalzo del Pil del 6% - un dato che va letto alla luce della forte contrazione dello scorso anno - si consolidi e ci consenta di riuscire il più velocemente possibile a ridurre il peso del debito pubblico. E da

questo punto di vista ribadisco l'importanza della logistica, richiamando che a livello mondo sono sotto gli occhi di tutti le conseguenze che l'interruzione delle catene di approvvigionamento internazionali sta provocando sull'economia, in particolare sul rialzo dell'inflazione.

Per portare avanti questo programma ambizioso, Signor Ministro, dobbiamo sentirci tutti parte di una stessa squadra, l'Italia, che vuole tornare a dire la propria - dal punto di vista produttivo, commerciale, logistico - nel mondo.

Io, come Presidente di Confetra, sono il momentaneo custode della importante storia di questa Organizzazione, ho raccolto un testimone che poi passerà nelle mani di altri, ma, in questa stagione, voglio mettere tutte le nostre forze al servizio del Paese.

Il Governo ed il Parlamento sappiano assistere e sostenere chi, ogni giorno, muove l'Italia nel mondo, nell'interesse dell'economia nazionale prima ancora che dei propri interessi diretti.



# IL PNRR UN PIANO PER ACCOMPAGNARE IL PAESE

INTERVENTO DEL MINISTRO MIMS ENRICO GIOVANNINI



ENRICO GIOVANNINI  
Ministro Mims

Per gli anni di Confetra, 75 volte grazie. Grazie ad una confederazione che dalla sua nascita interagisce con soggetti pubblici e privati per migliorare la nostra situazione. Siamo in un luogo meraviglioso, parliamo di argomenti molto importanti, ma, volendo fare un po' il provocatore, mi piace tutto eccetto il titolo dell'evento "Dal Pnrr al futuro" perché trasmette l'idea che il Pnrr sia già passato.

A parte il fatto che questo non è vero perché lo dobbiamo ancora mettere in pratica, credo che il Pnrr sia un pezzo importante del futuro, ma non è tutto.

Abbiamo bisogno di comprendere che

cosa manca poiché, naturalmente, manca parecchio, ma il Pnrr indica al Paese una direzione forte di marcia, non solo per la parte delle missioni più direttamente rilevanti per il nostro ministero, ma, direi, per l'intero Paese. L'Unione europea, da questo punto di vista ha marcato una forte discontinuità rispetto al passato operando una scelta decisa di futuro e di posizionamento.

Scegliere quello che è indicato nel Pnrr, tra cui l'attuazione del Green deal europeo, ha avuto ripercussioni sulla Cop26 e nel G20 poiché si è trattato di una scelta di fatto. Vorrei ricordare che il *Green deal* non è semplicemente una politica



ambientalista, ma una prospettiva di sviluppo. Questo è un messaggio che, solo un anno fa, non era necessariamente tradotto nelle concretezze delle politiche, come possiamo invece fare col Pnrr che è composto da due importanti elementi quali la ripresa e la resilienza. Dato che, secondo alcuni, visto il mio impegno per quattro anni sulla resilienza a livello di Commissione europea, sono in parte caricato delle colpe di far sì che il Pnrr abbia tale denominazione, vorrei ricordare che il Piano deve lasciarci un Paese maggiormente in grado di reagire agli shock, sia negativi che positivi.

Per questo mi piace molto di più il sottotitolo del convegno *“Le transizioni green e digital. Le sfide della logistica italiana”* perché le transizioni digitali e green non sono una moda, sono un must, un dovere. Questo, forse, non viene ancora ben compreso da tutti, ma certamente lo è da una parte rilevante di mondo.

È una transizione che va vista in modo integrato, in cui non si guardi solo all'hardware, come spesso ricordano Ivano Russo e il presidente Nicolini, ma anche al software cioè per il modo in cui funziona tutta la filiera alla luce dei cambiamenti in atto: reshoring, re-shipping che possono essere elementi di vantaggio con elementi di competizione molto decisivi.

Come possiamo accelerare i processi? Con il Pnrr abbiamo compiuto uno sforzo senza precedenti, ma questo non basta. La buona notizia è che non è neanche previsto che debba bastare poiché, con i fondi di sviluppo e coesione, sono disponibili anche quelli della legge di Bilancio e, come avete visto per la parte investimenti, “c'è vita oltre il 2026”, come ho detto a Parma davanti ai sindaci dal momento che non chiuderemo la partita entro quella data. E' proprio qui il riferimento alla



progettazione. Il Pnrr impone un cambio di mentalità, non solo sui tempi, ma anche sul fatto che si finanziano solo progetti esistenti, si tratta di una logica diversa rispetto a quella dei fondi comunitari in cui l'idea era quella di dare dei soldi per poi fare qualcosa, con tutti gli svantaggi per chi in questi anni ha usato l'altra logica.

Stiamo incontrando i singoli presidenti di Regione per dire che ora spetta ad essi progettare, possiamo provare a ragionarne insieme. Devo dire che un tal cambio di atteggiamento, tutt'altro che scontato, lo troviamo nella discussione sui primi 4 miliardi di anticipo che speriamo di vedere all'inizio del 2022.

Ciò significa che il Pnrr è già il futuro, visto che, con lo Stato centrale, sta proiettando anche gli altri soggetti in questa prospettiva di interconnessione, velocizzazione, intermodalità...

Resta ancora moltissimo da fare ma va fatto anche tenendo presente l'accelerazione straordinaria sulle due transizioni, green e digitale, a cui dobbiamo essere pronti.

La transizione green spesso è considerata un tema di mitigazione, ma c'è un altro elemento che alla Cop26 è stato molto dibattuto, pur se sui media italiani ha ricevuto meno attenzione: quello dell'adattarsi al cambiamento climatico che è recepito anche nell'accordo Cop26. Se faremo tutto ciò che dobbiamo, per bene che vada, avremo l'aumento di un solo grado e mezzo, che per l'Europa e l'Italia è un po' di più a parità di media.

Questo vuol dire mettere in sicurezza i porti, le infrastrutture, questo è l'adattamento; si tratta di un investimento aggiuntivo senza il quale costruiamo una bellissima infrastruttura, ma accanto ne viene giù una già esistente.

Colgo questa occasione anche per rivendicare la capacità di anticipare il futuro perché il tema dell'anticipo è quello su cui il nostro Paese deve fare il salto di qualità, sia nel pubblico che

nel privato. Anticipare vuol dire non solo seguire le semplificazioni, lo Sportello unico doganale, la piattaforma digitale..., che da anni non sono stati realizzati e su cui finalmente, anche sul piano normativo, stiamo provando a portare un'accelerazione, ma precorrere il passo successivo.

Le mie prime Lire da giovanissimo laureato, nel 1980, le guadagnai con una relazione sull'Italia degli anni 2000. Non ho potuto verificare quante sciocchezze aveva scritto un giovane laureato incaricato da un istituto italiano che aveva scelto di non rivolgersi ai soliti professori paludati; quello che voglio dire è che programmare con una prospettiva di 20 anni è assolutamente necessario, ma agire per i prossimi 5-10 lo è ancora di più.

Ecco perché il Pnrr è il futuro ed è un futuro da rafforzare e complementare.

Provando ad anticipare il futuro, credo che dovremmo ragionare con la consulta di cui Confetra fa parte e che adesso entrerà nei tavoli settoriali come veicolo normativo da qui al primo trimestre del 2022 che aiuti a fare il salto necessario.

Credo che tra 4 mesi saremo pronti a ragionare più sul software che sull'hardware, più sull'accelerazione di certe tendenze, ed è qui che servirà il dialogo con le parti sociali e con le organizzazioni imprenditoriali. Vorrei fare due ultime considerazioni a proposito dell'anticipare il futuro.

La prima ha a che fare con le tendenze del settore privato che dovrà trovare delle forme di aggregazione molto più forti delle attuali perché la competizione è fortissima, proprio a motivo del fatto che ci troviamo un po' indietro in particolare sulla sfida del digitale.

Il salto del digitale non consiste nel cambiare una macchina per scrivere con un computer, come negli anni '90, ma è la digitalizzazione di tutti i processi, un fenomeno che non si manifesta solo



all'interno di un'impresa, ma lungo tutta la filiera e questo richiede uno sforzo di collaborazione e cooperazione in cui i singoli soggetti o sono semplicemente attuatori, se troppo piccoli, o sono anche capaci di guidare la trasformazione, quando sono un po' più grandi.

Abbiamo bisogno di soggetti più forti anche sul fronte digitale e sappiamo che in Italia le competenze in questo campo sono difficili da trovare e, per di più, sono spesso remunerate in modo non allettante.

Su questo abbiamo un problema di capitale umano su cui dovremo tentare di ragionare insieme attraverso le collaborazioni.

Il secondo aspetto riguarda un'altra transizione - chiamiamola così - che è il coinvolgimento molto diverso su questi temi del mondo femminile. Che c'entra? A parte il fatto che riuscire a capire come superare i divari enormi di genere che abbiamo in Italia c'entra sempre e comunque, c'entra anche perché la presenza femminile, con tutta una serie di caratteristiche che conosciamo molto bene, può aiutare a infrangere certi modi stratificati di guardare le cose.

Lo abbiamo fatto con i porti insieme ad Assoportori che ha firmato un manifesto su come rendere questo obiettivo concreto,

specialmente in un mondo in cui nella realtà e nell'immaginario collettivo, gli uomini hanno un ruolo preponderante. È un tema non solo culturale, ma anche di politica industriale perché, come dimostrano anche alcune indagini, gli uomini ultracinquantenni resistono a quelle due transizioni più che i giovani e le donne poiché - lo dico da professore universitario doppiamente colpevole - siamo stati formati pensandola in un modo diverso, ormai stantio.

Questa transizione, quindi ha da fare con una scelta strategica futura, come in altri Paesi sta già avvenendo.

Un'ultimissima considerazione va fatta sul tema dello sviluppo e, in modo sistemico, su quello che c'è intorno alla logistica: non solo porto ma retroporto, non solo quello che avviene sui nastri trasportatori, ma anche prima e dopo perché la competizione si ha lungo l'intera catena ed è qui che proveremo a compiere un ulteriore sforzo mettendo insieme diversi soggetti per giungere a politiche più integrate. E' questo che produce valore, uno sforzo che non riguarda solo il Governo né solo le Regioni o i presidenti delle AdSp, ma che investe tutto il Paese per trasformare queste idee in futuro reale.

# QUANDO NASCEVA LA REPUBBLICA ITALIANA NASCEVA CONFETRA UN PEZZO DI STORIA DEL NOSTRO PAESE

## **DIRETTORE, FESTEGGIATE I PRIMI 75 ANNI DELLA VOSTRA STORIA. AVETE DATO IL VIA ALLA LOGISTICA IN ITALIA NEL DOPOGUERRA, COSA È CAMBIATO DA QUEL MOMENTO AD OGGI?**

Direi che è cambiato tutto, non solo nella logistica. Effettivamente è un motivo di grande orgoglio e di emozione immaginare che nel 1946, quando nasceva la Repubblica italiana, quando con il referendum si sceglieva la strada repubblicana e non la monarchia, quando veniva dato il voto anche alle donne,

proprio in quell'anno nasceva anche Confetra. Insomma un pezzo di storia importante, nel cammino del Paese, nella sua storia economica e in tutti questi 75 anni di dibattito istituzionale e pubblico su trasporti, logistica e infrastrutture hanno sempre visto Confetra in campo da protagonista.

## **NEL 2022 BISOGNA DARE IL VIA AL POST-COVID, RIPRENDERE DA DOVE ERAVAMO PRIMA DELLA PANDEMIA ED ANDARE OLTRE. CE LA FAREMO?**

Io direi proprio di sì, anzi, dovremo riuscire ad andare molto oltre il Covid. L'Italia, prima della crisi, aveva comunque già numeri di crescita da prefisso telefonico. Il Pil non si schiodava dallo 0,2-0,3-0,5-0,6. Il Paese aveva problemi drammatici di disoccupazione giovanile e femminile, con enorme difficoltà nella coesione territoriale interna. Non dimentichiamoci che siamo lo Stato membro dell'Unione europea che ha le più vaste aree regionali in ritardo di sviluppo, a cominciare

dall'intero Mezzogiorno. Quindi abbiamo da fare con un Paese che già non era in buona salute. Per questo noi abbiamo auspicato che il Covid possa essere visto anche come opportunità, con il Pnrr, che possa rappresentare uno strumento per riformare l'Italia, non per riportarla al 2019, ma almeno a prima del 2008, prima cioè della grande crisi dei mutui subprime, da cui il Paese non è praticamente mai riuscito a sollevarsi per dodici anni.

IVANO RUSSO,  
DIRETTORE  
GENERALE DI  
CONFETRA, OLTRE  
ALL'ASSEMBLEA  
DELL'ASSOCIAZIONE,  
HA ORGANIZZATO  
CON I SUOI  
COLLABORATORI LA  
"FESTA" DEL 75ESIMO  
COMPLEANNO.  
NELL'OCCASIONE HA  
RISPOSTO DI BUON  
GRADO AD ALCUNE  
NOSTRE DOMANDE.

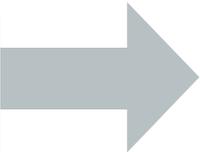


## PER CHIUDERE, UNA DOMANDA SU UNA NOTIZIA DELLE ULTIME ORE. C'È UN MESSAGGIO DI CONFETRA PER I TRASPORTI ECCEZIONALI SU GOMMA E QUELLI SU FERRO. CHE PROBLEMI CI SONO?

I problemi sono enormi. Enormi perché, come stiamo rappresentando, oltre che alla stampa anche ai decisori istituzionali, da un lato spesso la mano destra non sa cosa fa la mano sinistra, dall'altro si rischia che nelle quotidiane dinamiche di assunzione delle decisioni pubbliche, anche quelle che prescindono dal livello politico, si vada in direzione esattamente opposta rispetto a quella in cui il Governo intende andare. E' chiaro che se si parla di svolta green e poi si pongono limitazioni ai trasporti fuori sagoma, per cui per ogni viaggio ce ne vorranno quattro o cinque, se si parla di trasporto green e poi si impone, unico Stato in Europa

60 chilometri all'ora come velocità massima per il trasporto ferroviario costringendo gli operatori a riportare le merci su gomma, è estremamente chiaro – voglio ribadirlo - che si rischia di assumere decisioni che come impatto concreto sul mercato, quindi impatto operativo sul ciclo logistico, ci porteranno esattamente nella direzione opposta al Green New Deal. Per questo, in occasione dell'Agorà chiediamo al Ministro di presidiare, con grande attenzione, tutti questi innumerevoli gangli del processo decisionale italiano, altrimenti rischiamo veramente che una politica sciaguratamente schizofrenica ci conduca chissà dove.

# ERA ORA! TUTTI SI SONO RESI CONTO DI QUANTO SIA IMPORTANTE LA LOGISTICA



## **VIVIAMO UN MOMENTO NEL QUALE POCHE COMPAGNIE ARMATORIALI DECIDONO PER TUTTI. E' UN BENE? CI SONO ALTERNATIVE POSSIBILI?**

Il settore armatoriale è estremamente concentrato, è la conseguenza di una serie di fattori che hanno contribuito a renderlo tale nell'arco di molti anni. Più che le alternative, considerando l'essenzialità del contributo di tutti, riteniamo che sia opportuno che ciascuno degli attori della filiera della supply chain lavori in maniera coordinata.

Pensiamo anche che la traduzione di quella che è l'offerta e quelle che sono le criticità, soprattutto la carenza dei contenitori, che poi è il problema che viviamo

da un anno e non accenna a diminuire, debba essere tradotto per le aziende della nostra categoria. Noi svolgiamo un lavoro di ricerca e consulenza per l'industria e anche di valutazione di quelle che possono essere alternative per le commodities che non possono permettersi di attendere così a lungo o non avere certezza degli arrivi. I nostri specialisti hanno proprio questa funzione, coniugare le modalità con i tempi richiesti. La nostra specialità è lo studio della convenienza di ogni possibile modalità di trasporto.



## **RITARDI NELLA CONSEGNA DELLE MERCI, AUMENTO DEI NOLI, BLOCCO DEL CANALE DI SUEZ. RIESCE A TROVARE QUALCOSA DI POSITIVO PER IL SETTORE NEGLI ULTIMI 20 MESI?**

Le sfide sono state molteplici e su diversi fronti, si pensi soltanto al blocco di Suez, seguito da quello dei porti cinesi e dalla congestione degli scali americani e del Nord Europa. Il messaggio positivo che possiamo trarre da tutto ciò è che, finalmente, tutti (o quasi) si sono resi conto di quanto sia importante la logistica, e di come tutto quello che ci circonda sia transitato per un mezzo di trasporto, un magazzino e abbia avuto l'assistenza di qualche specialista che ha fatto muovere quelle merci per consentire poi alle aziende e ai clienti di avere a propria disposizio-

ne quello di cui necessitavano.

Prima della pandemia il ruolo degli attori della supply chain si svolgeva dietro le quinte, era dato per scontato, era poco conosciuto o era poco capito. Il lato positivo di tale fenomeno, che ci ha letteralmente travolto, è dunque il fatto che tutti si siano resi conto di quanto sia importante la competitività logistica e quanto sia determinante un presidio della supply chain. E' proprio questo che pensiamo essere il punto di partenza per rilanciare l'Italia, anche sotto l'essenziale profilo della competitività logistica.



SILVIA MORETTO, PRESIDENTE DI FEDESPEDI E VICEPRESIDENTE DI CONFETRA, HA RISPOSTO AD ALCUNE NOSTRE DOMANDE SULL'ATTUALE SITUAZIONE DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE NEL NOSTRO PAESE

## IN QUESTA NUOVA CONSAPEVOLEZZA DEL SETTORE C'È BISOGNO DI NUOVE REGOLE?

Le regole le sta facendo - come sempre - il mercato; come abbiamo detto, stiamo vivendo situazioni di concentrazione del settore armatoriale, penuria di autisti ecc. per cui bisognerà pensare alle dinamiche del trasporto terrestre, ma anche riflettere sul fatto che la domanda di trasporto via treno sia in aumento.

Sarà necessario sviluppare nuove regole in ottica green, una spinta propulsiva fortissima che viene dall'Europa,

ma anche dall'America e dall'Asia, in una convergenza di obiettivi rispetto a una sostenibilità che deve essere economica, sociale e in chiave di impatto ambientale.

Tutte queste forze richiedono un ripensamento delle regole, noi stiamo cercando di fare la nostra parte con i suggerimenti per il nostro paese affinché si possano assumere decisioni corrette che, ci auguriamo, possano far guardare avanti e ripensare al futuro.

# DOBBIAMO COSTRUIRE UN PAESE DIVERSO DA QUELLO CONOSCIUTO NEGLI ULTIMI 20 ANNI



## **NEREO MARCUCCI, OGGI È UNA FESTA, COSA HA SIGNIFICATO CONFETRA IN 75 ANNI DI STORIA ?**

Confetra è tutto quello che il presidente Nicolini ha ricordato e che due giovani ricercatori hanno puntualmente ricostruito nella nostra pubblicazione. La confederazione è stata al servizio del Paese e delle categorie rappresentate facendo spesso collimare gli interessi della nazione con quelli delle stesse categorie e degli imprenditori e, quindi, anche dei lavoratori del settore. Merita ricordare che contratto collettivo nazio-

nale di lavoro, che normalmente viene officiato da Confetra, si applica a un milione di lavoratori.

Il ricordo dei 75 anni di attività è stato una festa bellissima, partecipatissima, un riconoscimento da parte di istituzioni pubbliche e di soggetti privati alla storia di Confetra. Oggi, però, la festa è finita e si dovrà ragionare, o meglio, lo dovranno fare coloro ai quali ho lasciato le redini di questa confederazio-

ne, che si stanno rivelando, oltre ogni mia più rosea aspettativa, molto più capaci del sottoscritto nell'affrontare i temi del *day by day*.

In questo momento c'è una discreta capacità di ascolto e una mediocre capacità di realizzazione e di coerenza, si rischia quindi di perdere un'occasione storica, soprattutto in un settore come la logistica, che ormai è la matrice di molti fenomeni, in particolare della ripresa della produzione industriale.

NEREO MARCUCCI,  
CONSIGLIERE DEL CNEL, GIÀ  
PRESIDENTE E OGGI PAST  
PRESIDENT CONFETRA,  
NON POTEVA MANCARE  
AL FESTEGGIAMENTO DEI  
PRIMI TRE QUARTI DI SECOLO  
COMPIUTI DALL'ASSOCIAZIONE  
CHE, FINO A NON MOLTO  
TEMPO FA, HA GUIDATO CON  
PASSIONE E COMPETENZA.  
LO ABBIAMO INTERVISTATO  
AL TEMPIO DI ADRIANO,  
SEDE DELL'INCONTRO  
DELL'ASSEMBLEA ANNUALE.

### LOGISTICA È SOLO INFRASTRUTTURE?

Assolutamente no, è capacità di pensare e coordinare come trasportare un bicchiere di plastica a Timbuktu con vari movimenti per farlo arrivare nel minor tempo e a minor costo, questa è la scommessa.

Ora la scommessa cambia perché il regionalizzarsi della globalizzazione, così si chiama, potrebbe mutare alcuni elementi.

Si ragiona, ad esempio, di centinaia di milioni di metri quadrati di magazzini nel mondo per aiutare il *just in time*. Con la prossimità, quindi molte cose cambieranno.

Confetra saprà lavorare adeguatamente su tutto questo e, come io auspico con forza, dovrà farlo insieme al mondo produttivo.



# LE NUOVE SFIDE PER UNA LOGISTICA SOSTENIBILE

---

Intervento di Ennio Cascetta, professore ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto dell'Università Mercatorum che ha svolto una relazione sul tema: *"Scenari nelle traiettorie della logistica nell'età post pandemia"*.

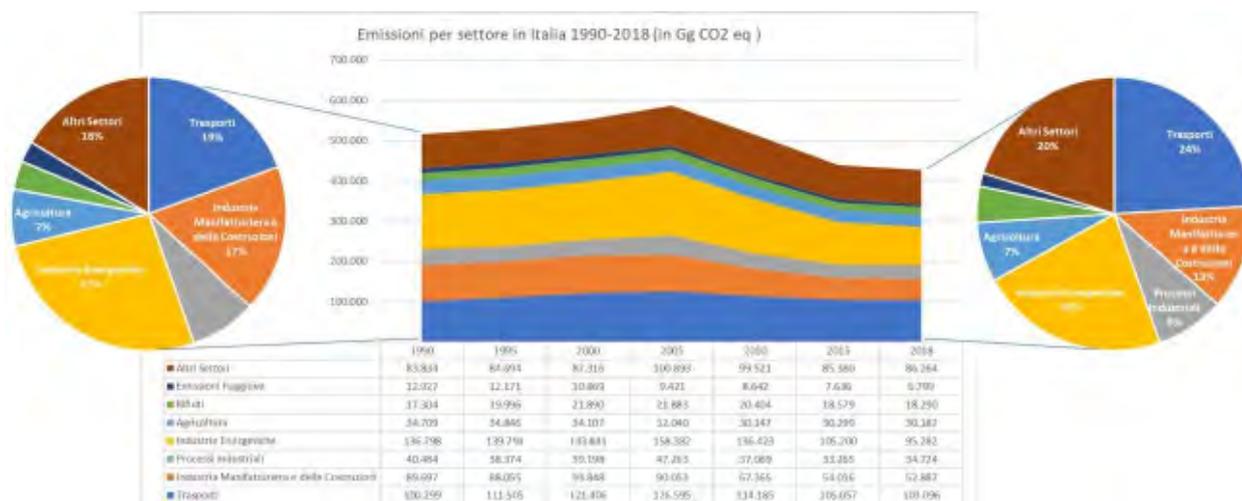
La Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici - Cop26 - si è appena conclusa e i temi del cambiamento climatico, della sostenibilità e della tutela dell'ambiente si sono confermati al centro del dibattito pubblico. È ormai chiaro che la sfida della sostenibilità, e in particolare quella ambientale che mira a contrastare la emissione dei gas climalteranti, sarà il banco di prova per tutti nei prossimi decenni.

Gli impegni, da ultimo nel "FIT for 55" in Europa, sono tanto concreti quanto ambiziosi. Meno 55% delle emissioni inquinanti entro il 2030. Oggi non abbiamo le tecnologie che ci consentono di esser sicuri di poter rispettare l'impegno che abbiamo tutti preso. L'Europa, ha svolto e svolge un ruolo di leader in questa partita.

I trasporti in Italia causano circa il 25% delle emissioni di CO2, ma non in modo uniforme. Il trasporto delle merci "inquinano" in proporzione molto di più di quello viaggiatori, oggi il 40% delle emissioni dei trasporti è dovuta alle merci.



ENNIO CASCETTA  
PROFESSORE ORDINARIO  
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI  
UNIVERSITA' MERCATORUM



IMPATTO DEI TRASPORTI SULLE EMISSIONI (FONTE: ELABORAZIONI SU DATI "ITALIAN GHG INVENTORY 1990-2018, ISPRA 2020)

Affrontare il tema della sostenibilità del trasporto delle merci e della logistica non è uno qualunque dei temi della sostenibilità dei trasporti, è il vero tema. Una ricerca recente calcola che il trasporto delle merci produce in media quasi la stessa quantità di CO<sub>2</sub> della produzione della merce stessa, infatti la percentuale di emissioni di CO<sub>2</sub> dovute alla catena logistica rispetto alle emissioni dovute alla manifattura vale circa il 92%. Le catene logistiche si sono allungate. Il carico dei camion si è ridotto. E quindi emettiamo molto di più ormai per trasportare che per produrre.

Di fronte a questo quadro sarebbe necessaria una presa d'atto delle reali possibilità del settore della logistica al raggiungimento degli obiettivi generali.

Per l'UE quello della logistica è uno di quei settori per i quali è più difficile abbattere le emissioni (hard to abate) dove non sono ancora mature le scelte tecnologiche sui carburanti energetici (elettrico, idrogeno, biocarburanti) per le diverse modalità, gomma, mare, aereo. Né si può immaginare di ridurre le merci trasportate. Questo farebbe venir meno il concetto stesso di sostenibilità: ambientale, certo, ma anche economica e sociale.

## LA LOGISTICA È HARD TO ABATE. PERCHÉ?

In primo luogo, perché ha una struttura della Supply chain complessa, una competizione basata solo sui costi, come se si comprassero le lampadine o le viti, indipendentemente per esempio da quanto si inquina. Non può essere più così, l'acquisto della logistica oggi in quasi tutte le imprese è affidata al responsabile degli acquisti. Però c'è anche una domanda pubblica che è poco attenta a uno sviluppo della logistica, per esempio, i bandi di gara che vengono prodotti dalla pubblica amministrazione per il trasporto delle merci sono di breve periodo, cioè si cambiano ogni anno, e il contratto massimo dura uno o due anni. Inoltre è noto che non tutte le modalità inquinano allo stesso modo. Il camion, nonostante tutto, è quello che inquina di più. Ed è insostituibile per quei segmenti di merci su quel tipo di distanza. Gli autocarri grandi inquinano quasi quanto la nave se sono euro 6 e i numeri dell'inquinamento di CO<sub>2</sub> emessa per unità di trasporto variano molto in funzione del tasso di riempimento. I risultati di un'indagine fatta sulle merci nella Regione Lombardia ci dicono che

circa il 30% dei viaggi è a vuoto. Quindi in Lombardia un camion su tre viaggia vuoto e quelli che viaggiano pieni lo fanno con dei carichi che sono minori del 50%. La merce più trasportata è l'aria.

Quanti camion camminano, quante ton/km si fanno in Italia per trasportare le merci? Questa è una domanda, che mi sembra ovvia. Forse la prima domanda che bisognerebbe farsi se si vuole affrontare la logistica in modo sistematico. Bene la risposta non la sappiamo. È come se ci fossimo chiesti all'inizio del Covid quanti posti di terapia intensiva ci sono in Italia? Non lo sapevamo. Il conto nazionale trasporti dà un numero che varia: da 128 miliardi di tonnellate chilometro a 151 e lo stesso documento, elaborando i dati Aiscat, ne dà 179. Autostrade per l'Italia dichiara che nel 2019 sono stati registrati 160 mlrd di tonnellate chilometro sulle autostrade. Poi c'è l'ultima stima di Confcommercio, presentata qualche giorno fa, che arriva a 304 mlrd in totale.

Inoltre, bisogna tener conto che la domanda del trasporto merci su strada è una domanda di breve percorrenza; quindi che non ha possibilità di essere spostata su altre modalità (ad esempio la ferrovia). Per questo è hard to abate. Il 90% dei veicoli pesanti ha una percorrenza entro i 300 km, e la ferrovia diventa veramente competitiva su percorrenze lunghe (di circa 500 km). Gli obiettivi europei impongono di arrivare entro il 2030 al 30% delle merci trasportate su ferrovia e al 50% entro il 2050. È molto difficile raggiungere gli obiettivi europei perché significherebbe triplicare il numero di treni chilometro e non abbiamo la capacità sulla rete ferroviaria, numeri alla mano. Ma se anche li raggiungessimo ridurremmo del 5% il traffico su strada.

## **EMISSIONI DELLA LOGISTICA: HARD TO ABATE**

Hard to abate, e perché è così? Perché la struttura dell'Italia è così, perché ci siamo costruiti il nostro paese economico sulle autostrade. Abbiamo fatto una stima in Aspi, il 60% delle industrie sta a meno di 5 km da un casello dell'autostrada.

E quindi il vero nocciolo duro della questione delle emissioni inquinanti della logistica sta nella riduzione delle emissioni del trasporto su strada. E qui si apre un altro tema non banale, che è: come si calcolano queste emissioni? Si calcolano dal serbatoio alla ruota? Si calcolano dal pozzo alla ruota? Sicuramente sì per i mezzi che già sono in esercizio, si calcolano dalla fabbrica alla ruota per i mezzi che ancora devono



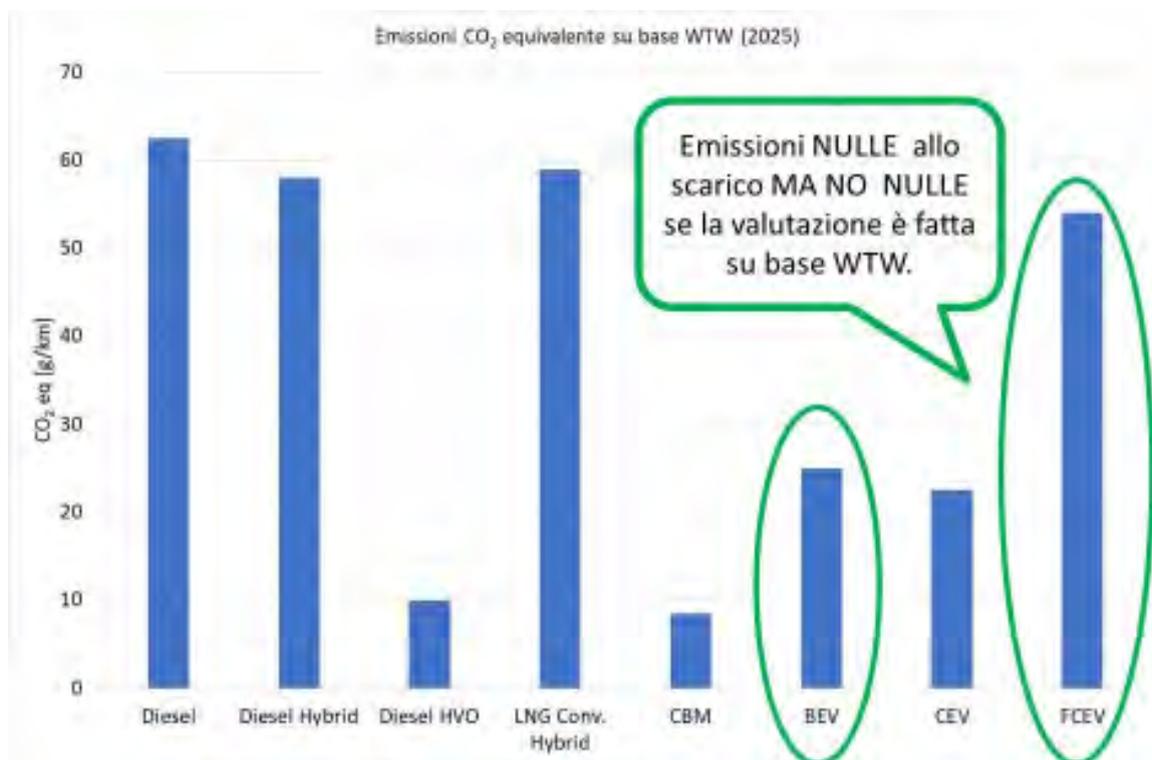


essere comprati, per il rinnovo del parco mezzi: quindi diverse metriche per diversi scopi. L'unica metrica che è sicuramente sbagliata per valutare l'impatto della logistica sulle emissioni globali è quella dal serbatoio alla ruota, perché è chiaro che, per esempio, le emissioni dal serbatoio alla ruota di un camion elettrico sono zero. Ma l'energia elettrica si produce usando diverse fonti di cui solo il 36% è rinnovabile. E quindi è un modo per non vedere tutta la fotografia.

Per fare un conto preciso bisogna almeno fare il conto dal pozzo alla ruota e sui camion riguardo la situazione della transizione energetica, le nuove trazioni non sono così facili da definire.

Già non lo sono per le automobili, però sulle automobili ormai il percorso è avviato

su elettrico, ibrido, eccetera, ma per il resto ancora non sappiamo molto. Il metano, i biocombustibili, l'idrogeno, fuel cell, sono temi aperti. Ma fuel cell può essere con idrogeno, grigio, blu, verde. Che hanno emissioni diverse, per esempio l'idrogeno verde prodotto con l'energia elettrica dalla rete è meno efficiente del metano in termini di emissioni CO2. Nessuno lo direbbe, però questo è un settore in cui si sta studiando, si sta ricercando adesso; quindi, noi non sappiamo ancora quale sarà il futuro della transizione energetica degli autocarri nei prossimi 10 anni. E anche se lo sapessimo una cosa sarebbe certa: solo il 4% del parco è rinnovato ogni anno. Quindi, per rinnovare il parco ci vogliono 25 anni. Hard to abate.



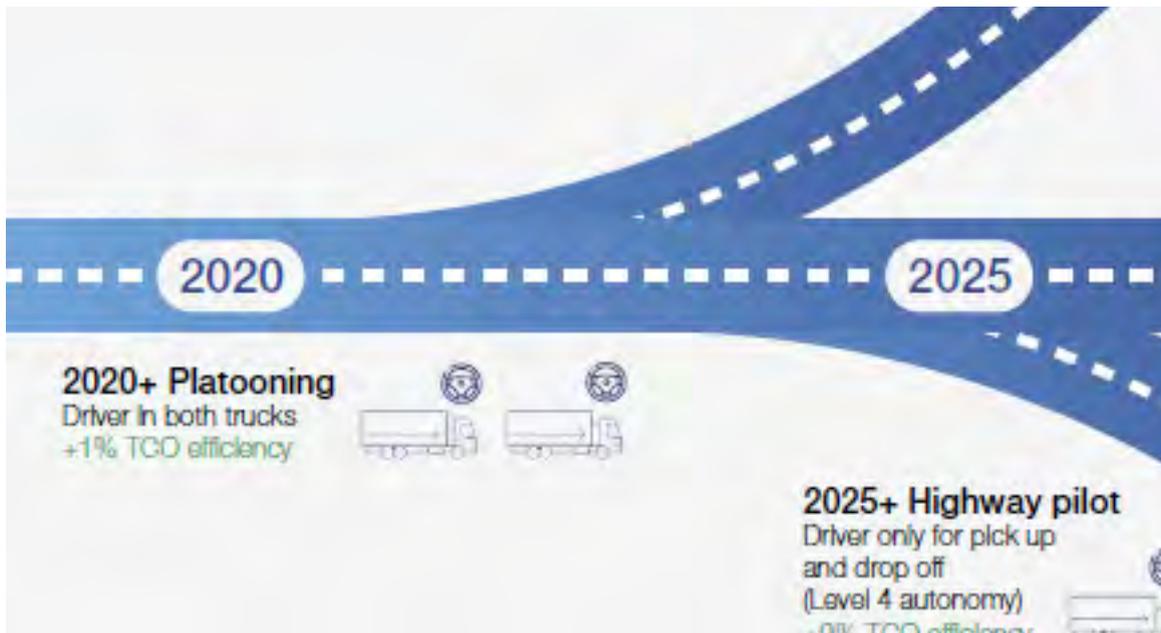
EMISSIONI CO<sub>2</sub> SU BASE WTW (FONTE: ELABORAZIONE SU COMMISSIONE EUROPEA: WELL-TO-WHEELS ANALYSES. [HTTPS://EC.EUROPA.EU/](https://ec.europa.eu/))

E il costo? Non è solo il prezzo di listino, quello sulla base del quale si fanno le scelte di acquisto, ma è il Total Cost of ownership, che tiene conto di manutenzione e altro e purtroppo gli autocarri a metano costano circa 760 euro/anno contro quelli a idrogeno che arrivano a circa 1400 euro/anno. In Germania costa meno perché l'idrogeno è più facile da comprare.

E' questo il quadro di un settore hard to abate in cui bisogna fare qualcosa perché rappresenta il 40% delle emissioni dei trasporti, ma non è facile risolverlo né con riequilibrio modale, né basandosi sul ricambio del parco dei mezzi. Quindi bisogna fare qualcosa d'altro, in aggiunta.

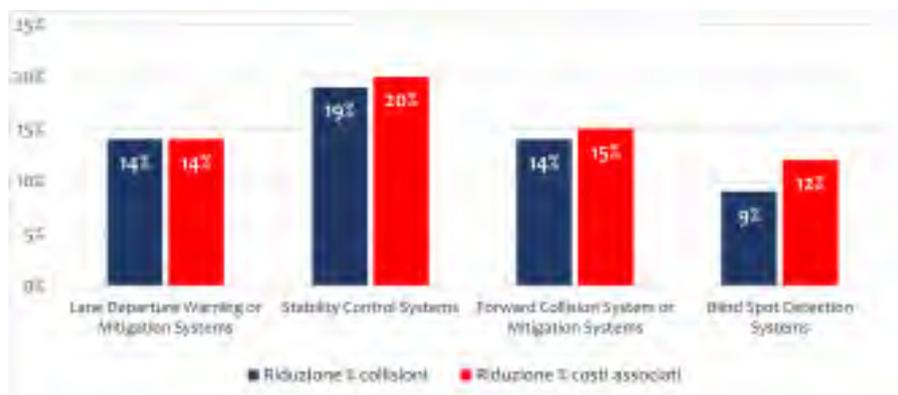
## LA SETTIMA RIVOLUZIONE DEI TRASPORTI

Nel mondo dei trasporti e della mobilità è in atto una enorme rivoluzione che si basa su tre grandi filoni: veicoli a guida autonoma e assistita, transizione energetica e nuovi servizi di mobilità del tipo MaaS - mobility as a service. La tecnologia sta facendo passi da gigante in questi ambiti e per il 2030-2050 la roadmap potrebbe portarci a camion che guidano da soli. Teniamo conto che i treni che guidano da soli già sono una realtà per le metropolitane, e oramai anche per le ferrovie regionali come dimostra l'esperienza della regione di Amburgo. L'anno scorso è stata varata la prima nave transoceanica a guida automatica e per quanto riguarda i camion, esiste già una roadmap sul platooning, cioè i camion che si mettono insieme. Anche questo è un percorso avviato.



DEPLOYMENT ROADMAP PLATOONING (FONTE: WORLD ECONOMIC FORUM 2021)

Possiamo dunque dire che fra 10 anni è molto probabile che ci saranno dei sistemi di assistenza alla guida ancora più forti di quelli di oggi. Già oggi sono molto importanti, e si dimostra che con i sistemi di aiuto alla guida si riducono del 10-15% gli incidenti e le emissioni, perché è una guida più intelligente. E praticamente sappiamo che questa è una strada che ci potrà condurre a una riduzione delle emissioni, ma anche a una maggiore razionalità dell'intera catena. Ci arriveremo presto.



RIDUZIONE % COLLISIONI E COSTI ASSOCIATI (FONTE: B. M. BELZOWSKI E J. HERTER, «DEPLOYING SAFETY TECHNOLOGIES IN COMMERCIAL VEHICLES,» UNIVERSITY OF MICHIGAN TRANSPORTATION RESEARCH INSTITUTE, 2015).

Sulla transizione energetica dei motori ci siamo già soffermati: non c'è una soluzione oggi che possiamo ritenere definitiva, è probabile che anche diverse tipologie di autocarri avranno diverse alimentazioni. Noi veniamo dal secolo del petrolio e ci siamo ancora, in realtà. Un secolo in cui tutto andava a petrolio e suoi derivati. Il prossimo secolo probabilmente non sarà il secolo dell'elettricità, ci saranno più fonti energetiche per diversi mezzi con diverse esigenze. Nel trasporto marittimo, i temi della decarbonizzazione sono altrettanto presenti e problematici. Ancora non sappiamo come sarà l'alimentazione della nave porta container del futuro. E ancora, abbiamo una flotta di navi che ci viene dal passato, e ordini recenti, per i prossimi anni. Quindi se anche sapessimo che la nave porta container del futuro sarà una nave a idrogeno, solo fra 30 anni almeno avremo una flotta mondiale di navi porta container che vanno a idrogeno.

Inoltre, il tema dei servizi, su cui mi soffermo. Quel che veramente è rivoluzionario in questa stagione è la diffusione dell'informatica, della telematica, della comunicazioni. L'ICT ha fatto la vera rivoluzione negli ultimi decenni, la vera rivoluzione è stata lì, non nei trasporti. E che significa la vera rivoluzione? Sapere in ogni momento, ogni mezzo dove sia e in ogni momento, ogni pacco, dove sia e dove deve andare.

Non si può ignorare quello che è successo per il trasporto viaggiatori: Uber, car pooling, car sharing. La Maas - *mobility as a services* è già una realtà. Con le merci stiamo appena iniziando. C'è un sistema che vorrei citare, e che sta funzionando da un paio d'anni negli Stati Uniti. Si chiama Flock Freight. Qual è l'idea? È una piattaforma, come Uber. Non ha i propri mezzi, ha una domanda che si collega sulla piattaforma e una serie di produttori, di trasportatori o imprese di autotrasporto che sono collegati alla piattaforma, come gli autisti di Uber. Alla domanda di trasporto loro offrono un trasporto a costo minore del trasporto door to door con l'impegno che quel trasporto sia CO2 neutral, cioè non emetta neanche un grammo di CO2 in più. Come fanno? Organizzano i carichi, quindi il camion è obbligato a fare una serie di tragitti prima di fare il trasporto lungo. Poi deve fare una serie di giri in distribuzione, e quindi quel camion trasporta meno aria. In questo modo, risparmiano il 40% delle emissioni di CO2 perché risparmiano tanti viaggi, e mezzi vuoti. L'altro 60% lo eliminano con i crediti verdi quindi finanziano alberi, ecc. Il cliente sa che quel trasporto è un trasporto carbon neutral. E più passerà il tempo, più questa qualifica di sostenibilità sarà apprezzata dal consumatore, sia il consumatore finale, che il consumatore intermedio, l'impresa.

## CONCLUSIONI

Io penso che il passo veramente importante sia quello di capire innanzitutto che la transizione energetica e la sostenibilità hanno un costo per le imprese e che questo costo deve essere quantificato e incentivato, per l'interesse comune. Quale migliore occasione del PNRR per aiutare a una transizione sostenibile delle imprese? Il vero modo, secondo me, di incentivare questo cambiamento è attraverso la richiesta di certificazione di sostenibilità. Oggi pochissime imprese ce l'hanno. Sia sul versante della manifattura, che della grande distribuzione, e sia sul versante dei trasporti. Ci sono tanti protocolli di certificazione della sostenibilità sul mercato. Io penso che se si andasse nella direzione di spingere - io direi addirittura obbligare - le imprese (sia lato

domanda che offerta) alla certificazione di sostenibilità sarebbe già molto importante. Perché il solo fatto di fare due conti per sapere quanto emette la tua spedizione ti fa almeno vedere il problema. E poi ci sono vari livelli di sostenibilità, vari livelli di emissione per spedizione, e in funzione di questo si possono anche prevedere degli incentivi. Per esempio, si erano immaginati incentivi a poter circolare durante i fine settimana, quando non ci sono problemi di congestione, per coloro che sono sostenibili. Quindi ci sono varie forme di incentivazione monetaria e non monetaria su questo tema.

Concludo con quest'ultima frase che è una citazione di Einaudi che io trovo sempre molto attuale. Conoscere per deliberare. Noi di questo settore conosciamo molto poco, troppo poco. Come all'inizio dell'epidemia del Covid, non sapevamo veramente quasi nulla del sistema sanitario italiano. Oggi non ci basta sapere che i contagi aumentano o diminuiscono. Vogliamo sapere quanto, come, dove. Cioè abbiamo una conoscenza quantitativa del fenomeno, che aiuta a prendere decisioni. Le zone rosse, le decisioni di apertura e chiusura, si basano su dati. Finalmente abbiamo un sistema di conoscenza della situazione della pandemia nel nostro paese, e in tutto il mondo, che consente ai paesi di prendere decisioni sulla base dei dati. Io penso che il tema della sfida ambientale sia dello stesso ordine di grandezza di quello della pandemia.

Sul tema della sostenibilità del trasporto merci e della logistica c'è bisogno della conoscenza dei fenomeni, dell'efficacia delle politiche, per cui bisogna essere eco-razionali. Cioè per ogni euro di contributo pubblico speso serve avere il massimo risparmio in termini di CO2. Forse questo momento non è quello giusto per incentivare il ricambio dei mezzi? Serve incentivare la digitalizzazione, incentivare la certificazione di sostenibilità, perché ancora le tecnologie non sono mature. Bisogna decidere e immaginare delle politiche sulla base di una conoscenza delle dinamiche del mercato, della domanda ovviamente, e quindi produzione e consumo, ma anche delle dinamiche del business del trasporto e della logistica, di cui voi siete i testimoni e i protagonisti.

# RESILIENZA E INNOVAZIONE PER LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE

---

INTERVENTO DI  
MASSIMO DEANDREIS  
PRESIDENTE DEL GEI  
(GRUPPO ECONOMISTI  
DI IMPRESA)



Oggi le imprese, tutte, sono chiamate a uno sforzo supplementare in particolare quelle del trasporto e della logistica. Lo sforzo a cui mi riferisco lo traduco con questa frase: "Comprendere gli scenari geopolitici e geoeconomici che vedono proprio i trasporti e la logistica al centro".

Non voglio dire sia finita la globalizzazione, ma quella degli ultimi 20 anni che abbiamo conosciuto con lo slogan "one world one global economy" cioè un'economia che si produceva in parte in Cina, con processi produttivi in Europa e Stati Uniti, ossia con catene lunghe, è entrata in una nuova fase di rivisitazione. Oggi è in corso quella che come economisti definiamo "regionalizzazione della globalizzazione", una forma diversa di globalizzazione, che si restringe un po'.

Ci sono alcune aree commerciali del mondo che sono strutturate sotto forma di accordi, come il Nafta 2.0, con tre grandi Paesi del Nord America che influenzano le dinamiche di tutto il continente americano; poi l'Europa, una grande potenza economica e un'area monetaria, poi l'Asia con la Cina al centro. Ma c'è anche l'Africa che dal 1° Gennaio 2021 ha dato vita ad un accordo doganale, non paragonabile con il processo di integrazione dell'Unione europea, ma che va verso una forma di regionalizzazione.

In quale parte del mondo tutte queste grandi aree si incontrano?

La risposta è il Mediterraneo perché lo stretto di Malacca fa incontrare soprattutto i traffici dall'Asia verso l'Oceano Indiano, il canale di Panama tra i due oceani, ma è il Mediterraneo il punto di incontro tra tutte queste parti che si stanno in qualche modo regionalizzando.

Il canale di Suez è fisicamente il punto di contatto tra Africa, Asia e Europa; ma la Via della Seta ha come punto di arrivo l'Europa, ma la rotta dall'Asia verso l'America passa dallo Stretto di Gibilterra per raggiungere poi la costa Atlantica degli Stati Uniti. E' infatti molto più comodo arrivare da Shanghai a New York via mare attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo piuttosto che passare da Panama.

Cosa voglio dire? Che la nostra è un'area del mondo che tendenzialmente nei prossimi anni vedrà essere il Mediterraneo al centro delle grandi dinamiche del commercio mondiale.

Da mare di transito che era, e come è ancora, sta diventando ora un mare di competizione.

Guardando le previsioni per i prossimi anni, di qui al 2024, è proprio il Mediterraneo, solo dopo l'Asia e quindi la Cina, ad avere il tasso di crescita della movimentazione containers più elevato con un

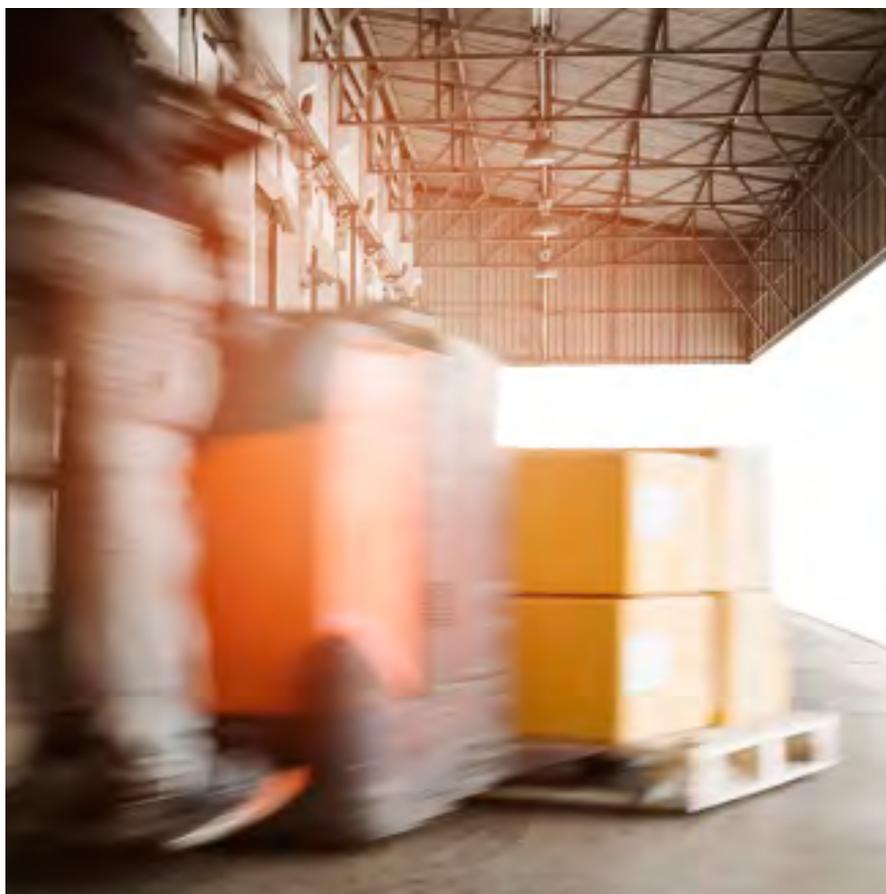
+4,9%, il secondo al mondo.

Se guardiamo l'indice SCFI medio (Shanghai containerized freight comprehensive index), vediamo che, nel terzo trimestre del 2021, per la prima volta sono stati superati i 4289 punti, un aumento del 255% sullo stesso periodo del 2020. Questi sono chiaramente i primi effetti di un processo ampio che si collega al tema della sostenibilità, e cioè l'accorciamento delle catene del valore che è in qualche modo accelerato proprio con la pandemia quando si è dimostrato come alcuni eventi avversi di carattere esterno e magari anche non prevedibili, possano mettere a repentaglio tutto il processo di collegamento su fornitura.

Questo concetto di regionalizzazione lo si vede chiaramente anche dalla crescita delle rotte regionali cioè con movimentazione di navi all'interno di aree macro-regionali, dove si registra una crescita costante di quota di mercato che può sembrare piccola (dal 40 al 43%) ma che è cresciuta in un periodo in cui il commercio mondiale è aumentato in volume di circa 70% (2009-2020).

Allora dobbiamo riflettere sul fatto che l'accorciamento delle catene del valore, oltre a soddisfare in questa fase una esigenza di maggior controllo e maggior sicurezza, va anche nella direzione della sostenibilità perché catene più corte significano trasporti più brevi e con meno emissioni.

Qualche anno fa proprio noi italiani abbiamo lanciato con slow food un movimento che è quello del km 0, concettualmente non dobbiamo arrivare a quello però coglierne l'idea: catene più corte che hanno capacità di approvvigionamento più efficace e con maggiore vicinanza tra produttore e consumatore. Se guardiamo il posizionamento dell'Italia nella Global Value Chain, dati al 2019, il nostro Paese



si posiziona all'undicesimo posto e dunque è tra i big per il peso delle catene globali del valore ma lontana dai best competitors (quali Usa, Cina, Germania).

Parlando di logistica portuale (il 90% del commercio mondiale si muove via nave) penso sia interessante guardare ai nostri partner marittimi soprattutto quelli che hanno connessioni dirette con l'Italia perché questo ci dà la misura dell'interscambio che parte e arriva direttamente point to point.

Ben sette di questi partner sono al di là di Suez quindi una catena lunga perché vuol dire Asia, il Golfo, mentre al di qua, vuol dire stare all'interno del Mediterraneo. Questa è la fotografia che abbiamo oggi ma io tendo a guardarla in una logica di trasformazione.

Il canale di Suez è strategico per molti porti italiani come Genova, La Spezia e Gioia Tauro ed è il punto chiave lungo la direttrice verso l'Asia. Alcuni dati lo sintetizzano: nel 2020 l'import-export marittimo tra Italia e Asia è stato circa di 82,8 miliardi che fa più del 40% del traffico marittimo italiano complessivo.

Ma anche dal canale di Suez abbiamo avuto prova della vulnerabilità delle catene lunghe: una nave si è messa di traverso e questo non solo ha bloccato il canale stesso ma ha provocato una serie di conseguenze a catena sulla congestione dei porti, prima e anche dopo quando cioè una volta liberata la nave tutte le navi sono passate e sono arrivate quasi simultaneamente nei porti.

Altro tema attuale riguarda le tensioni politiche tra Stati Uniti e Cina, ma anche l'aumento del prezzo dell'energia e delle materie prime e dei noli che in qualche misura spingono verso questo accorciamento delle catene favorendo il reshoring o nearshoring.

È difficile immaginare che tutto rientrerà in Italia o in Europa, anzi non è nemmeno auspicabile, però dobbiamo prendere atto che in qualche misura nuove tendenze si stanno affacciando e vanno tutte in quella direzione di "regionalizzazione" intesa in senso ampio.

Probabilmente qualcosa torna e lo sta già facendo visto che siamo il secondo paese in Europa che ha visto rientrare il maggior numero di imprese (reshoring) con attività che si erano spostate e sono tornate in prevalenza da Asia e Russia. Ecco perché le imprese non possono più ignorare questo aspetto. Tempo fa le scelte di delocalizzazione erano fatte esclusivamente sulla base dei principi aziendali cioè l'imprenditore guardava il costo del lavoro, gli altri fattori di produzione, le opportunità di stare vicino al cliente mentre l'aspetto geopolitico non veniva preso in considerazione. Oggi invece occorre considerare questo elemento nelle scelte.

Ci sono esempi eccellenti di nearshoring come Ikea che ha deciso di attivare politiche di reshoring spostando una parte di produzione dall'Asia in Turchia

noleggiando navi e comprando container, così come ha fatto Benetton spostando su Turchia, Serbia, Egitto e Tunisia una parte di produzioni asiatiche.

Comprare container e noleggiare navi segue la scelta di Amazon, Home Depot e Walmart. Ciò si traduce in una sfida ai grandi carrier e in un rafforzamento del processo di integrazione verticale: abbiamo grandi players che riportano all'interno della loro attività trasporto e logistica, mentre abbiamo assistito nel ventennio precedente a un processo di esternalizzazione.

Anche questo c'entra con il concetto generale perché esternalizzi quando hai un mercato tendenzialmente molto competitivo dove non è importante che tu faccia all'interno perché qualcuno fuori c'è che possa soddisfare le tue esigenze. Quando il mercato esterno diventa meno competitivo e hai più rischi, allora riporti all'interno.

Ora siamo nel mezzo di una trasformazione allora dobbiamo vedere le cose in modo dinamico. La tendenza alla regionalizzazione e all'accorciamento delle catene in qualche misura ci può avvantaggiare come Paese. Innanzitutto, per questioni geografiche: l'Italia è al centro del Mediterraneo che è al centro di tante dinamiche economiche.

Ma se sei al centro di un raggio molto grande, la tua capacità di intercettare quello che gira intorno a te ma molto lontano è minore rispetto ad essere al centro di un cerchio più piccolo. Per esempio, nella misura in cui le catene si accorciassero, una modalità come lo Short Sea Shipping (SSS) nella quale l'Italia è leader assoluto nel Mediterraneo, diventerebbe un elemento di vantaggio perché il container lo metto su una mega container da 22 mila teu se devo andare ad Hong Kong, ma se da Tunisi devo

portarlo a Marsiglia, sarà una nave Ro-Ro a portare la merce.

Un'analisi fatta da Srm-Contship dice che è in crescita la domanda di sostenibilità da parte delle imprese. E' passata dal 19 al 52% dal 2019 al 2022, numeri che valgono quello che valgono, ma questi salti di percentuale significano che il messaggio sta passando; la clientela spinge le imprese ad essere attente al tema della sostenibilità, chi decide le strategie aziendali deve quindi tenere conto di questa dimensione.

Sono convinto che questa spinta europea vada vista in chiave geopolitica e geoeconomica: se saremo capaci di andare nella direzione segnata questo porterà dietro nuove tecnologie, prodotti, nuovi standard, su una direzione che prima o poi anche gli altri seguiranno. Ma chi arriva prima avrà poi la leadership del processo. Serve uno sforzo supplementare per guardare al cambiamento di scenario che va prospettandosi perché per fare scelte di investimento occorre rendersi conto di cosa sta cambiando e molti di quelli che lo stanno facendo lo fanno puntando a obiettivi di sostenibilità.



# CONFETRA PUÒ CONTRIBUIRE ALLA CRESCITA DEL PAESE



NANDO PAGNONCELLI, PRESIDENTE IPSOS, HA CONDIVISO ALCUNI STUDI REALIZZATI PER CONOSCERE MEGLIO IL CLIMA SOCIALE, IMPORTANTE IN UNA FASE COME QUELLA ATTUALE, MA ANCHE STUDI REALIZZATI PER CONTO DI CONFETRA. HA QUINDI FOCALIZZATO IL SUO INTERVENTO SU TRE ASPETTI: IL COVID E L'IMPATTO SUL SETTORE TLS; IL CLIMA ECONOMICO: CRISI O RIPARTENZA?; IL PNRR E LA TRANSIZIONE ECOLOGICA.

Il Covid ha avuto riflessi positivi sul settore del trasporto merci, della logistica e delle spedizioni. Dal Febbraio del 2020, poco prima che si conclamasse la pandemia, abbiamo iniziato a misurare degli indicatori di preoccupazione da parte dei cittadini che sono tornati a crescere nelle ultime settimane. Quindi non dobbiamo abbassare la guardia. Non sappiamo se la preoccupazione sia giustificata o meno, ma non sta a noi dirlo. Sta a noi, però, restituire l'idea che un italiano su tre, oggi è preoccupato di potersi contagiare.

Quando chiediamo: a che punto siamo dell'emergenza sanitaria? Nessuno ha la sfera di cristallo, però per il 45% il peggio è passato, ma la percentuale è in calo di 4 punti rispetto a fine Ottobre. Per il 13% il peggio deve ancora arrivare. Questo 13% curverà i propri comportamenti sulla base della sua paura. Comportamenti di acquisto, di consumo, di investimento, di atteggiamento nei confronti del mondo delle imprese. Quando chiediamo quando ne usciremo, il 48%, quasi un italiano su due si aspetta uno o più anni. La media sulle mille persone intervistate, è di 18 mesi. Quindi ancora un anno e mezzo di situazione complicata per uscire definitivamente dall'emergenza sanitaria.

Abbiamo riscontrato un giudizio estremamente positivo della campagna vaccinale da parte del 64%, il 44% in più di quanto rilevato a metà Marzo.

E' importante sottolineare come a partire dalla metà di Maggio, con il migliorare della situazione, migliori anche il clima economico. Ovviamente, tutto ciò è legato anche alle prospettive di crescita economica che vedono l'Italia in condizioni migliori rispetto ad altre economie. E' vero che noi abbiamo avuto un rimbalzo negativo più forte nel 2020 a seguito della pandemia, però il fatto di poter avere una crescita del 6% e forse più del Pil, è un elemento estremamente importante.

Un giudizio negativo è stato espresso dal 20%, in calo del 34% rispetto a Marzo. Il restante 16% non sa.

L'andamento della campagna vaccinale, considerata solo la popolazione maggiorenne, segnala che la quota relativa ai no-vax o chi ha impedimenti a ricevere il vaccino, rappresenta il 6%. Ma c'è un grande rumore nel Paese legato al green pass, alle manifestazioni di protesta, è una minoranza che legittimamente si esprime e manifesta e così facendo dilata la percezione del fenomeno. Diciamola tutta: l'Italia è un Paese che ha in larghissima misura, rispettato le regole. Non fosse altro per la preoccupazione derivante dall'emergenza sanitaria.

Ecco allora che quando noi chiediamo: lei è favorevole o meno al green pass?

Un terzo degli italiani si dichiara contrario o favorevole solo per alcune categorie, quota molto più alta di coloro che non si vogliono vaccinare, perchè si pensa che rappresenti una lesione delle libertà individuali dei lavoratori che non vogliono vaccinarsi.

Ci sono quindi due temi: la scelta di vaccinarsi o meno è guidata da alcune motivazioni; l'atteggiamento nei confronti dell'obbligo del green pass per accedere ai luoghi di lavoro, è guidata dalla preoccupazione che alcuni esprimono sulla lesione delle libertà individuali.

Nel 2018 abbiamo avviato una collaborazione con Confetra che ci onora molto.

Nel 2019 abbiamo cercato di misurare l'atteggiamento o la percezione del settore agli occhi dell'opinione pubblica, evidenziando le distorsioni della percezione del settore rispetto alla realtà, la sottovalutazione del comparto o addirittura la non conoscenza delle caratteristiche del

settore.

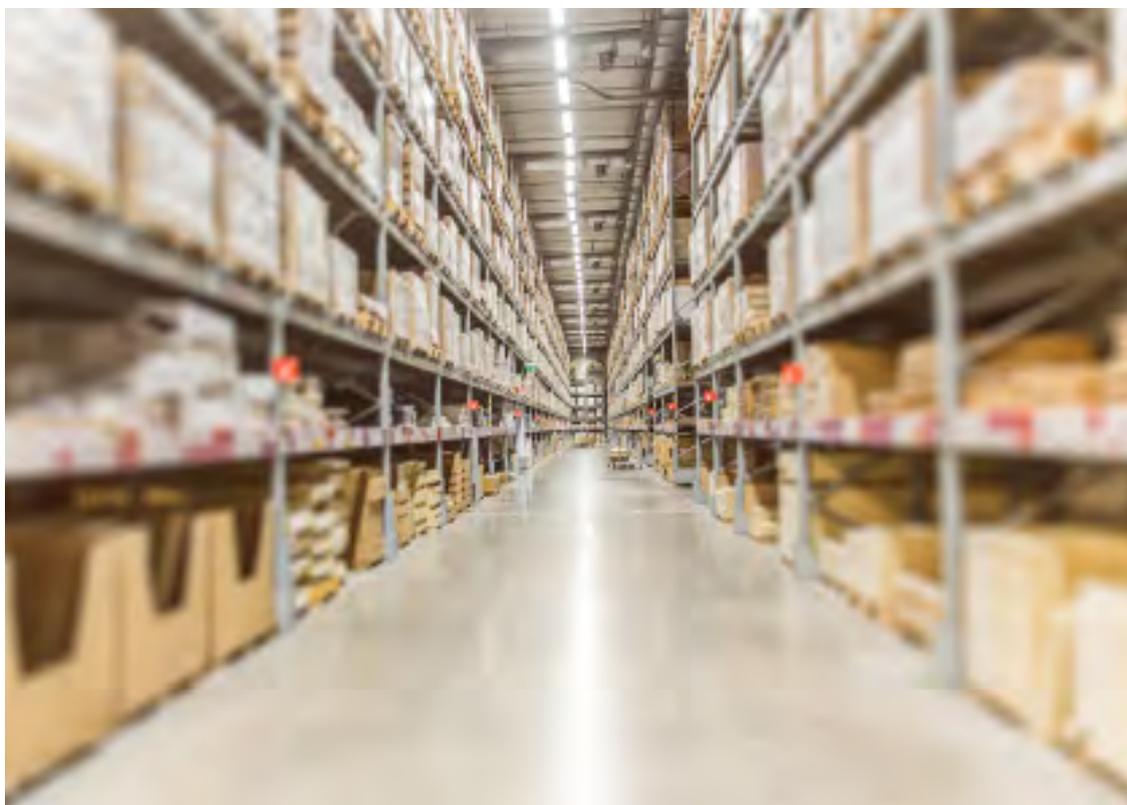
Nel 2020 abbiamo realizzato una ricerca sulla popolazione e business community, sugli opinion leader, ascoltato cosa si dice in internet quando si parla del settore e successivamente una fase più creativa, legata a dei giovani ai quali abbiamo chiesto di rappresentare modalità di comunicazione del trasporto merci.

Ma la cosa più interessante, è stata la ricerca realizzata quest'anno per analizzare i cambiamenti della reputazione del settore a seguito della pandemia. Da questa ricerca è emerso un dato estremamente importante, cioè che il Covid-19 ha portato ad una maggiore valutazione del settore trasporti, logistica e spedizioni. Questo è stato il settore più riscoperto, per alcuni scoperto, e rivalutato per il contributo quotidiano offerto alle persone durante la pandemia.

Come testimoniato da questa rilevazione:

"E' certamente un settore che è stato rivalutato, una delle categorie che non abbiamo ringraziato abbastanza, insieme a medici e infermieri, per averci portato le merci sugli scaffali del supermercato, le medicine agli ospedali, eccetera; abbiamo compreso sulla nostra pelle il ruolo centrale e strategico di questo settore".

Una crescita dal punto di vista del percepito e della reputazione. Come Ipsos abbiamo un sistema di misurazione della reputazione che evidenzia come dal 2020 al 2021 ci sia stata una crescita sia nella popolazione che nella business community dei vari fattori presi in esame: conoscenza, familiarità, favorability (+7% nella popolazione, +12% nella community), cioè sul giudizio positivo espresso sul settore, sulla fiducia (+6% e +15%); advocacy (+6% e +16%), l'elemento più significativo dal punto di vista reputazionale, perchè induce le persone a



parlar bene del settore, si fanno promotori, quasi ambasciatori del settore.

Un dato che va di pari passo con la crescita delle menzioni del settore sul web, passate da 876.000 a prima della pandemia tra Gennaio 2019 e Giugno 2020, a 1.903.653 da Luglio 2020 ad Aprile 2021.

Crisi o ripartenza? I dati Istat sulla fiducia dei consumatori mostrano una crescita importante. Da segnalare, poi, il clima economico, cioè le prospettive del Paese secondo gli Italiani, che arriva al valore di

142, quasi il doppio di quello registrato durante la seconda ondata e alla fase che si è determinata con il concludersi della pandemia. Cresce il clima di fiducia dei consumatori e il clima economico, un po' meno il clima personale. Tradotto: il Paese ha prospettive positive, ma il singolo non vede ancora un ritorno.

In un'altra indagine che ha coinvolto 25 Paesi, Ipsos ha misurato l'indice di fiducia dei cittadini da Gennaio 2020 fino a Settembre 2021, dove l'Italia registra la crescita maggiore.



Guardando poi quello che sarà l'andamento dell'economia italiana nei prossimi sei mesi, le previsioni di un miglioramento prevalgono, seppur di poco, su quelle che stimano un peggioramento. Da notare che l'andamento dei valori dei pessimisti, aveva raggiunto il livello massimo dopo la prima fase della pandemia. Spostando poi l'orizzonte ai prossimi tre anni, prevalgono nettamente gli ottimisti. Viviamo in una fase in cui i cittadini manifestano un po' più di fiducia rispetto alle prospettive del Paese. Ci stiamo rendendo conto che da

questa situazione si possono cogliere occasioni di miglioramento complessivo.

Passando poi alle note dolenti, relative al Pnrr, risulta che per quanto sia importante, questo piano è pressochè sconosciuto a una parte degli italiani.

Un terzo non sa cosa sia, il 28% ne ha sentito parlare, ma dichiara di non saperne molto, il 32% dice di sapere di cosa si tratta, ma non molto, solo il 7% si è informato in modo approfondito.

Questo è un elemento su cui riflettere

perchè quando diciamo cos'è il Pnrr ai nostri intervistati, il livello di fiducia non è elevatissimo. Il Pnrr va raccontato, facendo capire ai cittadini quale sarà il traguardo finale, cosa sarà l'Italia tra dieci anni, ricordando che il 56% della popolazione adulta ha raggiunto al massimo la licenza media. Solo così, raccontando adeguatamente i processi che stiamo mettendo in atto nel Paese ed i miglioramenti che avremo tra 10-15 anni, potremo immaginare di poter contare sulla fiducia dei cittadini.

Questo perchè il Pnrr ci vincola a delle riforme e le riforme sono impopolari. Dobbiamo essere consapevoli del fatto che la stragrande maggioranza degli italiani rivendica, reclama le riforme, ma sono quasi sempre le riforme degli altri. O si entra in una logica in cui si definisce il traguardo finale, ed il contributo che ogni comparto può dare, altrimenti c'è il rischio di entrare in una stagione nella quale ciascuno cercherà di massimizzare il proprio profitto e reagirà male alle riforme. Sappiamo bene che le riforme, se non adeguatamente sostenute da argomentazioni che motivino la popolazione, tendono ad essere vissute come un fastidio perchè sono interventi che ci obbligano a cambiare. Questo è estremamente importante, quando poi evidenziamo quelli che possono essere i rischi o chiediamo qual è il livello di importanza attribuita e cosa si è capito del Pnrr, prevale nettamente la salute (32%), transizione ecologica (14%), poi altre voci. Le infrastrutture sono solo al 7%. Ecco allora che il tema della sostenibilità è un tema estremamente importante che nelle ricerche effettuate per conto di Confetra emerge significativamente come settore che può contribuire maggiormente a uno sviluppo sostenibile.

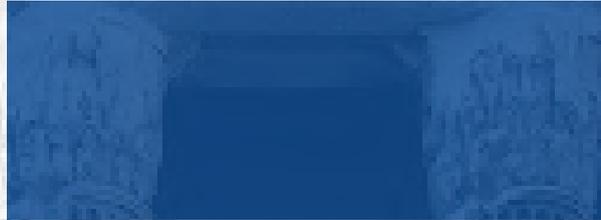
La sostenibilità è importante, ma sul settore dei trasporti, logistica e spedizioni, le opinioni non sono così positive perchè considerato un settore che investe in questo senso, ma in modo ancora limitato.

Quindi questo è un momento molto importante, perchè l'opinione pubblica è molto attenta alla sostenibilità ed ha un impatto molto forte sulla valutazione delle aziende e dei settori che investono in maniera decisa in questo ambito. Tra le priorità individuate dalla ricerca realizzata per Confetra, al primo posto troviamo puntare allo shift modale potenziando le infrastrutture alternative al trasporto su gomma, al secondo rinnovare il parco mezzi ed al terzo limitare l'uso delle materie prime plastiche e il consumo di suolo.

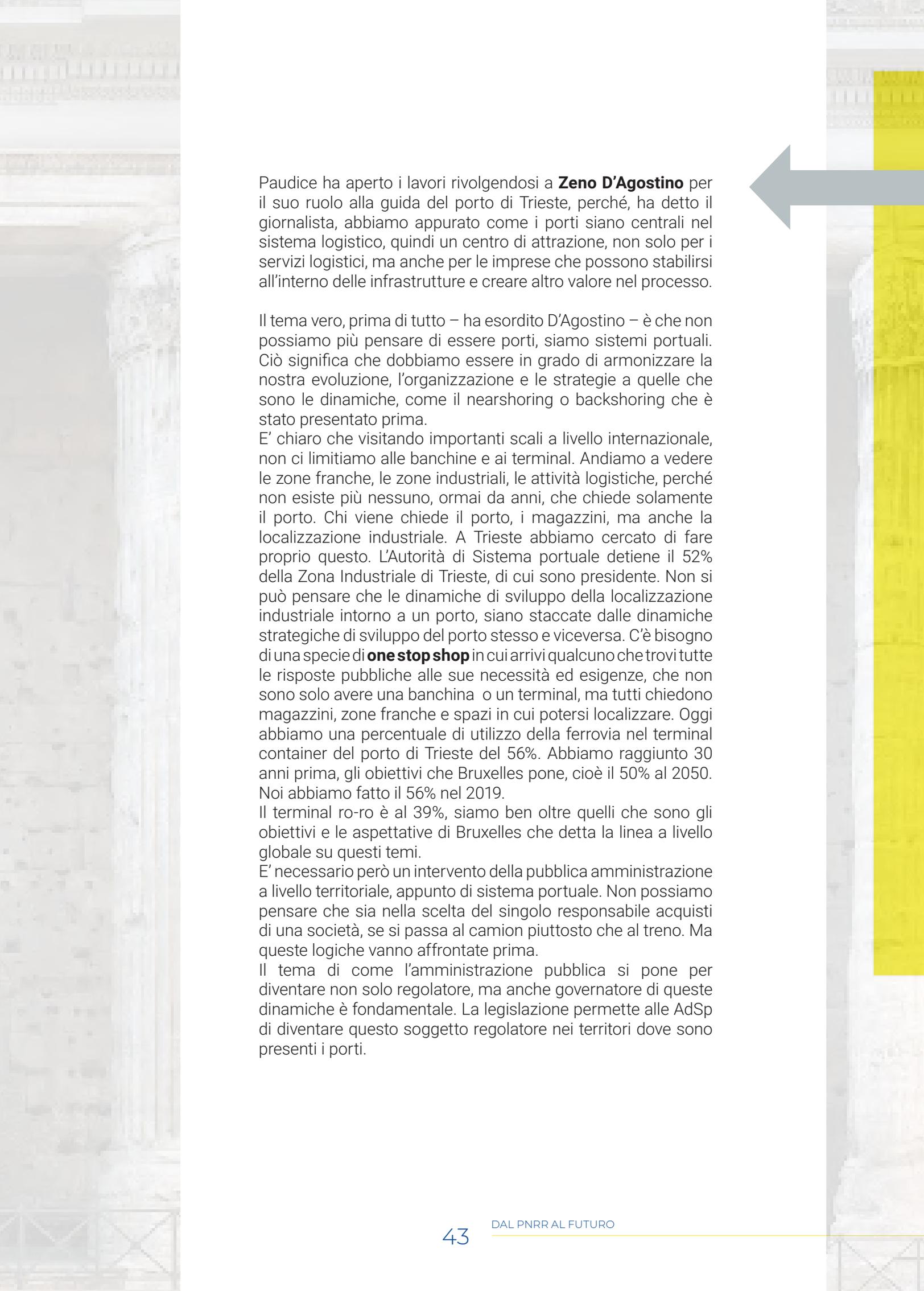
Concludendo, abbiamo visto che il clima complessivo è caratterizzato da un miglioramento e questo è ben augurante. Il settore del trasporto merci, logistica e spedizioni ha beneficiato di una notevole visibilità durante la pandemia che ne ha aumentato il consenso e la reputazione complessiva; questa "apertura di credito" va consolidata, raccontando incessantemente quelli che sono gli investimenti che il settore sta facendo per innovazione e sostenibilità; è molto importante riuscire a comunicare adeguatamente tutti questi processi, nell'ambito più generale di un cambiamento del Paese che va sotto il nome di Pnrr.

Ma il momento è propizio anche per un altro aspetto. Una grossa ricerca che abbiamo realizzato sul valore dei corpi intermedi, evidenzia che ci siamo lasciati alle spalle quel processo di messa in discussione di ciò che sono i corpi intermedi e i mondi associativi. Una realtà come Confetra può dunque giocare decisamente le proprie carte e può contribuire davvero alla crescita sociale e civile di questo Paese.

## TAVOLA ROTONDA



LA TAVOLA ROTONDA, MODERATA DAL GIORNALISTA CLAUDIO PAUDICE, DELL'HUFFINGTON POST, HA VISTO LA PARTECIPAZIONE DI **ZENO D'AGOSTINO** NELLA VESTE DI AMMINISTRATORE UNICO DI RAM SPA, **VITO GRASSI**, VICEPRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA E **MARCELLO MINENNA** DIRETTORE GENERALE DELL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI.  
TEMA DEL DIBATTITO: **LA COMPETITIVITÀ GLOBALE DELL'ECONOMIA NAZIONALE NELLO SCENARIO POST COVID. REGOLE, STRATEGIE E OBIETTIVI DEL SISTEMA PAESE.**



Paudice ha aperto i lavori rivolgendosi a **Zeno D'Agostino** per il suo ruolo alla guida del porto di Trieste, perché, ha detto il giornalista, abbiamo appurato come i porti siano centrali nel sistema logistico, quindi un centro di attrazione, non solo per i servizi logistici, ma anche per le imprese che possono stabilirsi all'interno delle infrastrutture e creare altro valore nel processo.

Il tema vero, prima di tutto – ha esordito D'Agostino – è che non possiamo più pensare di essere porti, siamo sistemi portuali. Ciò significa che dobbiamo essere in grado di armonizzare la nostra evoluzione, l'organizzazione e le strategie a quelle che sono le dinamiche, come il nearshoring o backshoring che è stato presentato prima.

E' chiaro che visitando importanti scali a livello internazionale, non ci limitiamo alle banchine e ai terminal. Andiamo a vedere le zone franche, le zone industriali, le attività logistiche, perché non esiste più nessuno, ormai da anni, che chiede solamente il porto. Chi viene chiede il porto, i magazzini, ma anche la localizzazione industriale. A Trieste abbiamo cercato di fare proprio questo. L'Autorità di Sistema portuale detiene il 52% della Zona Industriale di Trieste, di cui sono presidente. Non si può pensare che le dinamiche di sviluppo della localizzazione industriale intorno a un porto, siano staccate dalle dinamiche strategiche di sviluppo del porto stesso e viceversa. C'è bisogno di una specie di **one stop shop** in cui arrivi qualcuno che trovi tutte le risposte pubbliche alle sue necessità ed esigenze, che non sono solo avere una banchina o un terminal, ma tutti chiedono magazzini, zone franche e spazi in cui potersi localizzare. Oggi abbiamo una percentuale di utilizzo della ferrovia nel terminal container del porto di Trieste del 56%. Abbiamo raggiunto 30 anni prima, gli obiettivi che Bruxelles pone, cioè il 50% al 2050. Noi abbiamo fatto il 56% nel 2019.

Il terminal ro-ro è al 39%, siamo ben oltre quelli che sono gli obiettivi e le aspettative di Bruxelles che detta la linea a livello globale su questi temi.

E' necessario però un intervento della pubblica amministrazione a livello territoriale, appunto di sistema portuale. Non possiamo pensare che sia nella scelta del singolo responsabile acquisti di una società, se si passa al camion piuttosto che al treno. Ma queste logiche vanno affrontate prima.

Il tema di come l'amministrazione pubblica si pone per diventare non solo regolatore, ma anche governatore di queste dinamiche è fondamentale. La legislazione permette alle AdSp di diventare questo soggetto regolatore nei territori dove sono presenti i porti.



Il moderatore ha quindi passato la parola al direttore dell'Agenzia Accise, Dogane e Monopoli **Marcello Minenna**. Spesso il sistema logistico lamenta ritardi ed inefficienze, questa nuova misura che impatto può avere?

Negli ultimi due anni c'è stato un grande patto tra l'Adm e confederazioni come Confetra, Confindustria o Confcommercio e tutti coloro che partecipano alla filiera logistica e della distribuzione di merci, di servizi e in generale di import-export.

Questo perché durante la pandemia l'Agenzia ha inventato nuove procedure, in linea con il diritto unionale e la regolamentazione recepita dai ministeri competenti, portando nei mesi peggiori della crisi, oltre 4 miliardi di mascherine, decine di migliaia di terapie intensive, ospedali da campo.

Tutto materiale che non aveva il marchio Ce e quindi certificato dai nostri laboratori chimici.

Oltre alla gratitudine del sistema sanitario per questo grande lavoro della filiera distributiva, abbiamo riattivato aeroporti su traffici internazionali che non si facevano da tempo, perché gli aerei atterravano e la merce veniva saccheggiate in questi scali.

Però il 2021 non è stato da meno, non tanto per la pandemia, quanto per la Brexit e il pacchetto Iva. Ci siamo trovati il 24 Dicembre dello scorso anno a leggere una circolare per l'avvio della Brexit, un po' sui generis, non particolarmente dettagliata e nel giro di qualche giorno ci siamo accorti che determinate quote di trasporto sul canale della Manica non c'erano più. Ci siamo trovati a trasferire d'urgenza centinaia di dipendenti dell'Agenzia in servizio negli scali aeroportuali.

Poi c'è tutto il problema dei pacchetti Iva su cui abbiamo lavorato. A Luglio è partita la nuova disciplina per cui si fa dogana anche sotto le soglie che una volta prevedevano esenzioni. Un grosso lavoro è stato fatto con i tavoli tecnici che abbiamo fatto proprio con Confetra.

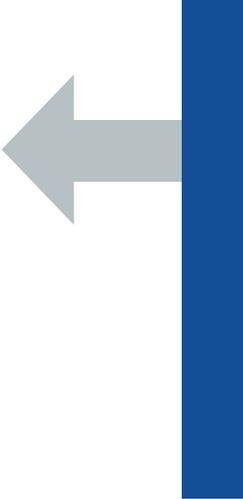
Sui controlli radiometrici, su indicazione di Palazzo Chigi, abbiamo tentato un coordinamento con i vari uffici ministeriali. Il testo che regola questi controlli è stato alla fine "sdoganato" a fine Maggio.

La logistica è di sicuro il futuro di questo Paese. In uno spirito di squadra, nell'ambito del sistema portuale, il lavoro con la Guardia Costiera, abbiamo tanti tavoli aperti e per quanto mi riguarda la porta sarà sempre non aperta, spalancata, per ascoltare le vostre istanze e per portare le proposte e stimolare qualche soluzione.

---

Ha quindi preso la parola il vicepresidente di Confindustria, **Vito Grassi**.

Come ha detto il presidente Nicolini, le imprese logistiche sono pronte, ma io aggiungo, anche quelle industriali lo sono. Se l'Italia sta reagendo così bene significa che il mondo delle imprese è capace di resistere e di rilanciare. Confindustria propone il percorso di decarbonizzazione delle imprese. Le necessità sono i traguardi intermedi: 55% al 2030, 100% al 2050 e a parità di traguardi l'industria italiana si fa carico di proporre alle industrie europee un percorso **hard to abate** che significa nell'impossibilità di andare subito su soluzioni quali idrogeno verde, la possibilità di considerare nella transizione, tutte le componenti che possono contribuire a rendere sostenibile un



percorso. Se l'industria italiana sta rispondendo bene al peggior periodo della storia del dopoguerra è perché dimostra di saper gestire momenti di incertezza.

La struttura imprenditoriale italiana sconta il fatto di essere piccola e frazionata e ciò può portare al problema del franco fabbrica, ma beneficiamo del fatto di essere al centro del Mediterraneo, al centro degli scambi commerciali.

Sul settore dei trasporti stiamo vivendo grande chiarezza dal punto di vista della pianificazione. Sul Pnrr il ministro Giovannini sta procedendo come meglio non si potrebbe. Sta attuando le riforme fra cui la velocizzazione dei tempi delle autorizzazioni preliminari.

Secondo noi l'argomento dei trasporti e quindi delle imprese interessate alla logistica e all'industria è fondamentale per raggiungere l'obiettivo principale del Pnrr. Non dimentichiamo che se noi non abbiamo il meccanismo di riforme richiesto e non lavoriamo per abbattere i divari territoriali, non completeremo il Piano. Per abbattere i divari, l'unica possibilità è che tutto venga attuato contestualmente, alla stessa velocità.

Nel settore dei trasporti a volte la parcellizzazione delle imprese italiane non ripaga, però è anche un grande valore aggiunto. Oggi il messaggio alle imprese è non tanto quello di uscire dalla logica della piccola e media impresa, ma lavorare sull'internazionalizzazione e sulla possibilità di strutturazione indipendentemente dalle dimensioni.

Passando ad aspetti negativi, parlando dei trasporti eccezionali, abbiamo avuto molto da ridire sulla trasformazione in legge del decreto legge 121/2021 perché in questo momento in cui c'è un rimbalzo, la ripresa si sta facendo a dispetto di un costo delle materie prime incalcolabile qualche mese fa, un costo dell'energia fuori dal mondo, dove non si trovano autisti per la logistica, aggiungere anche la difficoltà della ulteriore parcellizzazione dei trasporti non si comprende. Per questo abbiamo

chiesto, quanto meno, di ritardare l'entrata in vigore.

---

Infine, è stato coinvolto nella discussione **Fabrizio Dallari**, professore ordinario di logistica e supply chain alla Liuc, in collegamento on line.

Per riprendere il tema della competitività, sento purtroppo sempre più spesso, tirarmi la giacchetta perché le aziende manifestano un aumento dei costi logistici importante. Tanti operatori logistici richiedono integrazioni ai contratti siglati ante pandemia o prima dello spropositato aumento del costo delle materie prime. Questa sta creando grossi problemi a tutta una serie di imprese che cercano l'efficienza nei propri processi, non potendola trovare all'esterno, con la digitalizzazione piuttosto che un cambiamento culturale molto importante, compresa la formazione anche con corsi Ists rivolti ai giovani.

Tornando all'aumento dei costi, si registrano aumenti importanti per quelli della manodopera. Al di là della nave che si è arenata nel canale di Suez, ricordiamo anche scioperi dei magazzini e soggetti come i Cobas che vanno a bloccare con scioperi bianchi all'interno non solo di Amazon, ma anche di altre imprese nella cosiddetta regione logistica milanese, dov'è insediato il 35% dei magazzini italiani.

Il Covid poi sta rallentando diverse attività manuali che si svolgono all'interno dei magazzini, non solo legate alla sanificazione, ma di distanziamento che sta portando ad importanti cali di produttività.

Alcune aziende per far fronte a questa situazione ed alla carenza di manodopera, oltre che di autisti anche di magazzinieri, stanno pensando seriamente alle sfide della automazione. Applicandola a magazzini che fino a poco tempo fa drenavano quantità importanti di persone.

Un altro aumento dei costi è legato al costo dei metri quadri dei magazzini.

In Italia abbiamo circa 36 milioni di mq coperti di magazzini censiti dal nostro atlante della logistica. Purtroppo di questi di alta qualità, con rating tripla A ce ne sono pochi, quindi è chiaro che le nuove esigenze di logistica richiedono impianti con spazi adeguati e la carenza di questi fa sì che il loro costo unitario sia molto alto.

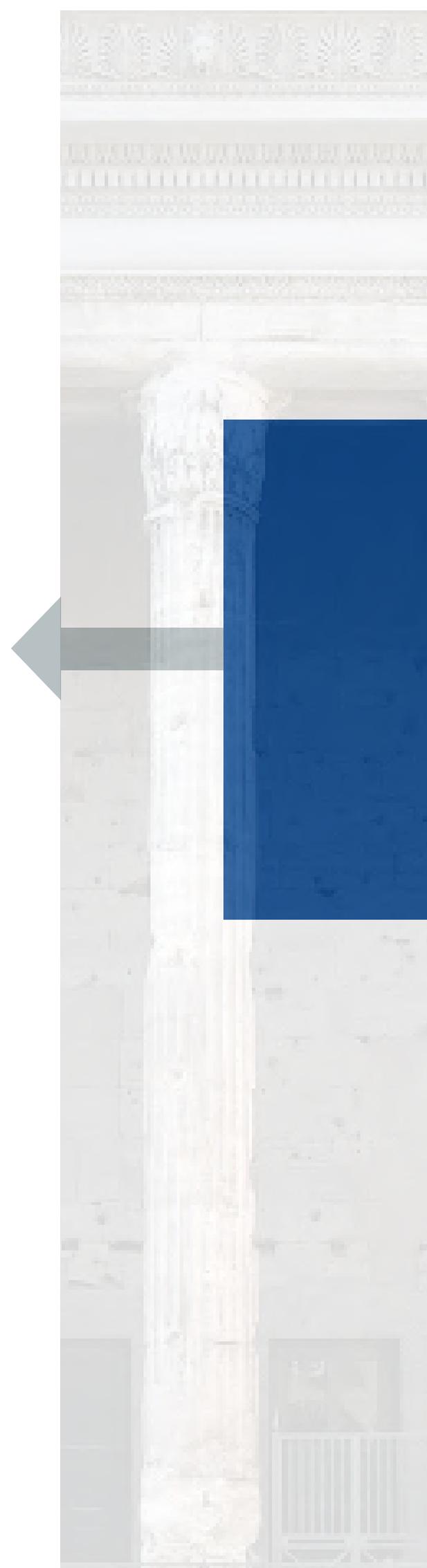
Altra voce di costo, aumentata di tre volte, è quella dei pallet.

Riferendomi al pallet Epal, su cui abbiamo un osservatorio semestrale sul valore, se fino a Gennaio il valore medio di un Epal interscambiabile era intorno a 7 euro, ora si trova come minimo a 20 euro. Quindi il costo degli imballaggi per le nostre esportazioni richiede una revisione delle politiche contrattuali.

L'incredibile incremento dei noli dei container sulle tratte internazionali è oggetto di riflessione per molte aziende che stanno pensando al **nearshoring**.

Per chiudere con una riflessione su quello che vogliono le aziende, secondo il nostro osservatorio, da un territorio densamente popolato da imprese come la regione logistica milanese, sono tre le cose che le aziende ci chiedono.

Il primo è il completamento delle infrastrutture, il secondo la riduzione dei tempi amministrativi, la terza un supporto alla loro transizione digitale e una transizione verso processi più automatizzati.



# L'UNICA RISPOSTA ALLE DIFFICOLTÀ È LA REAZIONE

---



RAFFAELLA PAITA PRESIDENTE DELLA  
COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA  
DEI DEPUTATI HA CONCLUSO LA MATTINATA  
DI LAVORO DELL'ASSEMBLEA DI CONFETRA.

La pandemia ha cambiato senza dubbi il nostro modo di ragionare. Durante le fasi più acute dell'emergenza, quando ancora la preoccupazione e l'ansia erano altissime, in molti dicevano che una volta usciti saremmo "diventati migliori". Non sempre mi sono riconosciuta in questo pensiero, ma il cambiamento avvenuto nel corso di questa fase difficilissima per la vita Paese è stato enorme.

È come se fosse stata spazzata via tutta una serie di argomenti pessimistici di chiusura e di contrasto al cambiamento che invece nella fase immediatamente precedente sembravano aver avuto il sopravvento.

Dico con franchezza che alcune delle argomentazioni che sono state portate alla discussione qui all'Agorà, solo due-tre anni fa sembravano impossibili.

Quali?

Intanto è come se non esistesse più nel Paese il concetto di decrescita felice, banalmente perché l'esigenza di recuperare la caduta in termini economici, ha fatto capire ai più che invece c'è l'esigenza di costruire, realizzare, investire e di crescere e che solo dalla crescita può esserci una ricaduta di felicità per le persone anche in termini redistributivi.

È come se fosse stata spazzata via tutta la tematica della sfiducia nelle nostre imprese, e di quello che faceva dire che non si dovevano realizzare infrastrutture perché quando si realizzano grandi opere spesso si annida un processo corruttivo, così come si diceva per lo stesso motivo di non dare spazio a grandi occasioni di rilancio del Paese, penso ad esempio alle olimpiadi.

Tutta quella discussione è scomparsa.

Ogni occasione viene recuperata perché il Paese nei grandi momenti di difficoltà che ha vissuto ha capito che l'unica risposta alle difficoltà è la reazione e nella reazione c'è anche un grande recupero di fiducia nelle imprese.

È come se non ci fosse più un atteggiamento pregiudizialmente critico nei confronti dell'Europa perché quel grande investimento che ancora la gente non ha capito, ma che comunque c'è, è stata anche la grande occasione per rivedere un atteggiamento europeo che fino a quel momento era stato di chiusura

e spesso anche un po' egoistico nei confronti dei Paesi che manifestavano un'esigenza di crescita e sviluppo.

E poi è come se non ci fosse più il populismo. Anche rispetto alla fiducia nei confronti della scienza perché l'esigenza di mettere a punto un vaccino in tempi record, di farlo convincendo le persone che era l'unico modo per salvare il Paese e le persone, soprattutto i più fragili, ha spazzato via una narrazione molto pericolosa di sfiducia nei confronti della scienza che sembrava aver attecchito fortemente nel Paese.

Da questo punto di vista la pandemia è stata un recupero di consapevolezza, un drammatico recupero di consapevolezza che ha fatto finalmente rendere conto le persone dell'importanza strategica della logistica e della portualità, che ha permesso di avere i supermercati riforniti e la distribuzione dei vaccini quando ce ne è stato bisogno.

C'è quindi uno scenario nuovo e in questo scenario la politica deve essere all'altezza, senza vie di mezzo ma solo ed esclusivamente con una classe dirigente preparata.

Noi pensiamo di averla in qualche modo a disposizione con un governo presieduto da un Presidente del consiglio autorevole, serio e capace e da un Governo di buon livello, però non è solo dal Governo e da alcune scelte che noi potremmo trarre una lezione positiva, ma da tutto quello che è accaduto che potremmo avere un Paese diverso nei prossimi anni.

Che cosa dobbiamo cercare di fare ancora?

Anzitutto il presidente Nicolini nella sua relazione ci ha sfidato su quattro elementi critici del nostro sistema: ha parlato di parcellizzazione delle aziende del settore logistico, l'85% di esse ha meno di 9 addetti, di 400 procedimenti

amministrativi per quanto riguarda la vicenda complessiva delle merci, di un sistema di controlli ancora non efficace e di un processo di digitalizzazione incompiuto che sommato a un'esigenza di forte sburocratizzazione non rende ancora il nostro sistema competitivo come altri in Europa e nel mondo.

Aggiungo a questi elementi il fatto che noi dobbiamo cercare di realizzarle davvero quelle opere previste nel Pnrr perchè non è sufficiente dire che ci sono 191,5 miliardi a disposizione più i fondi complementari, bisogna mettere in atto quel percorso di riforme che gradito o no, è necessario perchè non siamo ancora nelle condizioni di poter dire che quei soldi arriveranno dall'Europa.

Spesso sento dire che se non faremo i progetti entro il 2026 dovremmo restituire le risorse. Non è così, dovremo dimostrare di essere capaci di metterle a terra quelle opere.

Se avessimo iniziato questa discussione nei tempi esattamente congrui avremmo avuto davanti 2000 giorni, 100 milioni al giorno, una cosa che fa tremare i polsi perchè il nostro non è un Paese abituato a quella capacità di spesa, nè un sistema burocratico e di dialogo tra i diversi livelli amministrativi adeguato.

Allora quelle riforme in qualche modo abbozzate nel Pnrr devono essere messe a punto.

Dobbiamo lavorare sul miglioramento della progettazione perchè nel nostro Paese viene in qualche modo assimilata alla buona progettazione il numero dei livelli di progetti che si fanno e io non credo che questo sia vero.

Spesso esistono progetti che non sono in grado di andare avanti perchè la qualità della nostra progettazione non è elevata.

Allora proviamo ad accorciare la tempistica e proviamo a farlo non solo per le opere del

Pnrr ma per tutte le opere del Paese.

Altro tema: il processo autorizzativo.

Vi dico sinceramente che sto facendo una minuziosissima ricerca sulle opere commissariate nei due decreti: tante sono ferme per il parere della Via.

Inizierò un monitoraggio nella Commissione che presiedo perchè voglio dimostrare che il problema delle autorizzazioni non è affatto risolto: è inutile commissariare un'opera se poi non risolviamo il problema dell'iter autorizzativo che spesso non può andare avanti perchè mancano pareri delle commissioni competenti, questo significa che si vuole ridurre l'analisi ambientale? No! Semplicemente chiediamo che l'analisi venga fatta.

C'è poi la parte relativa ai ricorsi: spesso nel nostro Paese le opere si fermano anche per questo motivo. Ci vogliono norme capaci di contrastare le liti temerarie perchè altrimenti sarà difficile riuscire a centrare gli obiettivi.

Insieme a questo serve un percorso serio e forte di digitalizzazione che è in grado di snellire quei processi e insieme a questo il fatto di evitare di creare continuamente "Tavoli".

Vi lancio un appello: ogni volta che sentite la parola "tavolo", pensateci bene prima di metterlo in campo. Ce ne sono tantissimi ma ora è necessario provare a mettere insieme le idee e incrociare le competenze senza creare nuovi elenchi di opere, tavoli o piani con nomi differenti quando il tema è rivedere le regole che spesso non funzionano.

E insieme a questo monitorare le persone chiamate a metterle in campo quelle regole.

Ad esempio: abbiamo nominato tanti commissari, verifichiamo che siano stati messi in condizione di poterlo fare davvero il commissario con tutti i rafforzamenti in termini di struttura, ma anche se sono le

persone adatte a quella funzione e nel caso in cui ci rendessimo conto che i progetti non vanno avanti, non dobbiamo avere timore di cambiare.

Perché dalla capacità di spesa di quei 191,5 miliardi passa gran parte del ragionamento fatto, e quindi dobbiamo avere la coscienza a posto in termini operativi per aver fatto tutto il possibile per sbloccare il Paese e recuperare punti di Pil, facendo crescere occasioni di lavoro.

Una delle questioni su cui avete messo l'accento è la delocalizzazione: possiamo "aggredire" la cosa col finto moralismo di chi pensa che basti multare un'azienda per evitare il processo, oppure con le azioni riformatrici vere che significano cercare di abbassare le tasse sul lavoro, realizzare infrastrutture degne di questo nome, cambiare norme per renderle più chiare per evitare che investitori spaventati si rivolgano ad altri territori.

Ma anche cercare che il processo di digitalizzazione vada avanti, quando alla fine di un dibattito come questo qualcuno si interroga sul perché ancora non è stato messo in atto lo Sportello unico doganale, deve dare una risposta perché è inconcepibile.

Abbiamo provato a fare delle cose, norme migliori come nel decreto semplificazioni che possano irrobustire lo schema del Pnrr non solo con progetti all'altezza ma anche con riforme serie; abbiamo provato a individuare attraverso strutture commissariali meccanismi più agili.

Per farlo serve la collaborazione tra chi pensa le norme e chi le vive sul campo perché ha a che fare con i problemi, questo è decisivo e non sono tanto i tavoli a risolvere le cose, quanto la franchezza con la quale noi andiamo ad aggredire i nodi strutturali del Paese.

Cosa che finora non è stato possibile anche a causa di un vizio che la politica ha spesso interpretato cioè il desiderio quasi

spasmodico di cambiare le norme dei governi precedenti. Se qualcosa funziona, non è detto debba essere cambiato, la continuità amministrativa e legislativa in settori come questo è fondamentale per avere fiducia e garantire un percorso di investimenti duraturo.

Ecco io credo che questi siano gli obiettivi principali che abbiamo di fronte e insieme a questo una capacità di coinvolgimento della classe dirigente che sia reale.

Penso che conoscendo l'ambito trasportistico, portuale e logistico esista un bacino di risorse davvero molto importante in termini di idee e persone che collaborano a questi scenari tra queste sicuramente c'è il tema delle donne.

Ne ha parlato anche il ministro con un invito a cercare di fare un passo in avanti in termini di inclusione e coinvolgimento, di capacità di ascolto e investimento nelle figure femminili.

È un richiamo che mi convince e al quale credo che dovremmo cercare di prestare attenzione.

Certo, un po' di rammarico non posso negarlo, guardiamo ad esempio al tema portuale: abbiamo rinnovato quasi tutti i presidenti delle AdSp, ma il precedente Governo, come questo, ha ritenuto di non individuare neppure una donna in quel ruolo.

Ecco allora la differenza tra un richiamo giusto e un'azione politica che per essere credibile è fatta di fatti concreti, di investimenti concreti e non di atteggiamenti che spesso danno la sensazione di non credere fino in fondo alle parole che si pronunciano.

Voglio lasciarvi dicendo che noi donne non abbiamo bisogno di incentivi al sentirci adeguate al ruolo, ma di uno spazio nei ruoli che spesso sono anche alla portata quotidiana di chi deve decidere in questi momenti decisivi che saranno importanti per il futuro.

zione Generale

Es. 4

Motor

Roma, 13 aprile 1946: Atto di nascita della

# Confederazione Generale dei Trasporti

15 MAGGIO 1946

Direttore dell'AN.T.A. per l'abolizione dell'ENAC

Si è svolta il 13 aprile 1946, nella sede dell'AN.T.A. (Associazione Nazionale Trasporti Aerei e Navali), la Conferenza Generale dei Trasporti, presieduta dal signor... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

La conferenza ha discusso... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

Il comunicato della costituzione della Confetra... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

Il primo Congresso Italiano di lavoro degli intervenenti... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

L'ing. Sottore Presidente dell'AN.T.A. (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

Fatti permessi per giorno atteso

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

TRASPORTI

Il 13 aprile 1946, nella sede dell'AN.T.A. (Associazione Nazionale Trasporti Aerei e Navali), si è svolta la Conferenza Generale dei Trasporti...

La conferenza ha discusso... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

Il comunicato della costituzione della Confetra... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

Il primo Congresso Italiano di lavoro degli intervenenti... (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

L'ing. Sottore Presidente dell'AN.T.A. (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

Fatti permessi per giorno atteso (il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)

(il testo è molto piccolo e illeggibile in molte parti)



# Dal 1946, **identità logistica 75** **anni** al fianco delle imprese



## Extradoganalità del porto di Trieste «La battaglia principale è politica»

Al Propeller Club D'Agostino per l'Authority, Paoletti della Cciaa, il dem Russo e Visintin di Confetra

di Giovanni Tomasin

Quali sono i prossimi passi da fare per il riconoscimento dell'extradoganalità del Porto, dopo la lettera della Commissione europea? Se l'è chiesto, ieri sera, il Propeller Club di Trieste, che ha organizzato un dibattito con il presidente dell'Adsp Zeno D'Agostino, il presidente della Cciaa Antonio Paoletti, il vicepresidente del Consiglio regionale Francesco Russo e il presidente della sigla degli spedizionieri Confetra, Stefano Visintin. Uno dei problemi principali, è stato osservato, sarà ottenere riconoscimento politico per il porto franco, facendo sì che chi è contrario al regime speciale del porto (a Roma come a Bruxelles) non possa opporvisi sulla base della desuetudine dei trattati di pace.

Ha introdotto i lavori il presidente del Propeller Fabrizio Zerbini, che ha sottolineato come la lavorazione delle merci in esenzione doganale sia «un potenziale volano dello sviluppo dell'economia industriale e dei servizi per il territorio di Trieste e per tutto il Paese». Zerbini ha ricordato le tappe più recenti, incluse la lettera che la commissione del senato ha inviato a Bruxelles in settembre e la risposta, a firma Paolo Gentiloni, in cui invitava il governo italiano a porre la questione in prima persona.

Così D'Agostino: «A me sembra che Gentiloni dica qualcosa di chiaro, ovvero che prende atto di quel che dice la commissione del Senato, ma che non può essere lei a dirlo, ma il governo». Il presidente di Adsp assicura di non essersi «fasciato la testa» dopo l'arrivo della lettera. La specialità del porto di Trieste, ha osservato, negli ultimi anni ha ottenuto un consenso politico trasversale in Regione, ma anche a livello nazionale (come ha dimostrato l'esito del voto in Senato): «Ora aggiungiamo il consenso internazionale dei soggetti industriali del livello di Bat – ha affermato –. Parliamo di soggetti importanti, non dei soliti cinesi di cui parla qualcuno, che vogliono utilizzare il porto per le caratteristiche di cui sanno, e che secondo loro vanno lette in maniera univoca e non da azzecagarbugli». Sono questi livelli di consenso quelli da portare alle istituzioni per ottenere il riconoscimento di diritti acquisiti.

Il presidente della Cciaa Paoletti ha lanciato una provocazione: «Se la legge oggi prevede che si possano manipolare e assemblare le merci, servirebbe un'impresa che si mette a farlo, per capire a

che tipo di infrazione e ammenda potremmo andare incontro». Un'idea, appunto, provocatoria: «Ma di lavorare merci in porto io ne parlavo già 15 anni fa, e oggi abbiamo ancora la dogana a bloccare queste attività».

Secondo l'ex candidato sindaco Russo, che assieme all'avvocato e consigliere comunale Alberto Pasino ha scritto un recente appello in materia, gli elementi di preoccupazione ci sono: «Il fatto che la lettera di Gentiloni dica che la Commissione prenderà nel merito le richieste quando sarà il governo ad avanzarle non è scontato. Potevano anche riconoscere la legittimità delle aspettative e poi chiederci di seguire il percorso corretto». Il rischio di un rallentamento, ha concluso, va evitato con un'azione politica unitaria, alla quale anche tutta la politica regionale deve accordarsi, cosa non sempre avvenuta, anche di recente.

Visintin ha ricordato che già dal 2007 la sigla ha fatto presente a tutti i soggetti interessati che l'inserimento di Trieste tra le zone franche europee andava a ledere alcuni benefici del trattato di pace, in particolare la manipolazione delle merci. La proposta di Visintin è una modifica alla legge nazionale che semplifichi la procedura doganale prevista in questi casi, applicando la prassi in vigore per decenni in Porto a partire dagli anni Settanta. —

## Siglato accordo sulle linee guida dello smart working nel privato. Cosa prevede

Non sarà obbligatorio, il rifiuto non integra gli estremi per il licenziamento. Stessi diritti economici e normativi, no a vincoli di orario e fornitura di strumenti di lavoro

[By Rara Piol](#)

picture alliance via Getty ImagesPRODUCTION - 01 October 2021, Bavaria, Munich: A woman sits at a dining table at home and talks on the phone. In front of her is a laptop. (to dpa "Presentation of the DKV Report 2021 "How healthy is Germany?") Photo: Finn Winkler/dpa (Photo by Finn Winkler/picture alliance via Getty Images)

Al Ministero del Lavoro è stato raggiunto l'accordo con le parti sociali sul Protocollo Nazionale con le linee di indirizzo per la contrattazione collettiva sul lavoro agile nel settore privato, proposto dal ministro Andrea Orlando. Hanno dato l'adesione al protocollo Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Confsal, Cisl, Usb tra i sindacati. Confindustria, Confapi, Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, Cna, Casartigiani, Alleanza delle cooperative, Confagricoltura, Coldiretti, Cia, Copagri, Abi, Ania, Confprofessioni, Confservizi, Federdistribuzione, Confimi, Confetra tra le associazioni datoriali.

**Cosa prevede l'accordo sullo smart working.** Le aziende che vorranno continuare ad usare il lavoro agile anche al di fuori della fase emergenziale per la pandemia da Covid ora hanno linee guida alle quali attenersi in attesa dei contratti. Il protocollo prevede che il lavoro agile si possa fare con un accordo individuale scritto che chiarisca la durata dell'accordo, l'alternanza tra i periodi di lavoro all'interno e all'esterno dei locali aziendali ma anche quali saranno gli strumenti di lavoro, il potere direttivo del datore di lavoro e i tempi di riposo del lavoratore. Di norma gli strumenti sono dati dal datore di lavoro ma tramite accordo si possono usare quelli di proprietà del lavoratore.

Il Protocollo - si legge - fissa il quadro di riferimento, condiviso tra le Parti sociali, per la definizione dello svolgimento del lavoro in modalità agile esprimendo pertanto linee di indirizzo per la contrattazione collettiva nazionale, aziendale e/o territoriale nel rispetto della disciplina legale di cui alla legge 22 maggio 2017, n. 81 e degli accordi collettivi in essere, tutto ciò affidando alla contrattazione collettiva quanto necessario all'attuazione nei diversi e specifici contesti produttivi".

Il Protocollo chiarisce che l'eventuale rifiuto del lavoratore di aderire o svolgere la propria prestazione lavorativa in modalità agile "non integra gli estremi del licenziamento per giusta causa o giustificato motivo, né rileva sul piano disciplinare".

Il lavoratore smart avrà gli stessi diritti economici e normativi di quelli che lavorano nei locali aziendali ma non avrà vincoli di orario. "La giornata lavorativa svolta in modalità agile - si legge - si caratterizza per l'assenza di un preciso orario di lavoro e per l'autonomia nello svolgimento della

prestazione nell'ambito degli obiettivi prefissati", ma dovrà essere individuata una fascia di disconnessione nella quale il lavoratore non erogherà la prestazione. Anche sugli strumenti di lavoro deciderà l'accordo individuale anche se "di norma" saranno forniti dal datore di lavoro.

Il protocollo sottolinea la "necessità di incentivare l'utilizzo corretto del lavoro agile anche tramite un incentivo pubblico" alle aziende che regolamentino il lavoro agile con accordo collettivo di secondo livello con un utilizzo equilibrato tra lavoratrici e lavoratori e favorendo un'ottica di sostenibilità ambientale e sociale. Si chiedono poi "urgenti misure di semplificazione del regime delle comunicazioni obbligatorie relative all'invio dell'accordo individuale che seguano le stesse modalità del regime semplificato attualmente vigente".

**LE REGOLE:** l'adesione sarà su base volontaria, il rifiuto non può comportare il licenziamento. Ci si muove nella cornice dei contratti collettivi

# Stesso stipendio per chi lavora da casa per partire serve l'intesa con l'azienda

## IL DOSSIER

PAOLO BARONI  
ROMA

**G**li accordi aziende-lavoratori sul lavoro agile, in base al protocollo messo a punto dal ministero del Lavoro e siglato ieri dalle parti sociali, dovranno rispettare tre principi fondamentali, a partire dal fatto che l'adesione al lavoro agile avviene su base volontaria ed è subordinata alla sottoscrizione di un accordo individuale, diritto di recesso compreso. L'eventuale rifiuto ad aderire o svolgere la prestazione lavorativa in modalità agile, chiarisce l'intesa, «non integra gli estremi del licenziamento per giusta causa o giustificato motivo», né fa scattare sanzioni di tipo disciplinare.

Viene poi chiarito che il lavoro agile differisce dal telelavoro a cui continuano norme e regole vigenti. Ogni singolo accordo, stipulato per iscritto, secondo quanto stabilito dalla legge del 2017 ed eventualmente dai contratti collettivi se questi già regolano la mate-

ria, dovrà innanzitutto definire la durata dell'accordo (che può essere a termine o a tempo indeterminato), quindi l'alternanza tra i periodi di lavoro all'interno e all'esterno dei locali aziendali, i luoghi eventualmente esclusi per lo svolgimento della prestazione, gli strumenti di lavoro, i tempi di riposo del lavoratore e le misure tecniche e organizzative necessarie ad assicurare la disconnessione, le modalità di controllo della prestazione. Si dovrà inoltre indicare l'attività formativa eventualmente necessaria per il lavoro agile e le forme e le modalità di esercizio dei diritti sindacali.

È anche previsto che, in presenza di giustificato motivo, azienda e dipendenti possano recedere prima della scadenza del termine all'accordo, anche

senza preavviso in caso d'intesa a tempo determinato.

In tutto sono ben 26 sigle che hanno ratificato l'intesa: 7 sindacati, oltre a Cgil, Cisl e Uilm ci sono Ugl, Confasal, Cissal e Uilab; 12 associazioni di impresa, del commercio, dell'artigianato, dell'agricoltura e la cooperazione, e poi Ania, Confprofessioni, Confservizi, Federdistribuzione, Confimmi e Confetra. L'Associazione bancaria «ha manifestato apprezzamento e condivisione» e potrà sottoscrivere l'intesa dopo la delibera del Comitato esecutivo in programma a giorni. —

**Ventisei sigle hanno ratificato il protocollo, fra cui 12 associazioni di categoria e 7 sindacati**

## I TEMPI

### Non c'è orario, né straordinario

**L**a giornata lavorativa svolta in modalità agile, specifica l'intesa, si caratterizza per l'assenza di un preciso orario di lavoro e per l'autonomia nello svolgimento della prestazione. Il lavoro agile può essere articolato in fasce orarie individuando, in ogni caso, la fascia di disconnessione nella quale il lavoratore non eroga la prestazione lavorativa. E per questo vanno adottate specifiche misure tecniche e organizzative per garantire la fascia di disconnessione. Si possono chiedere i



permessi orari previsti dai contratti collettivi e quelli previsti dalla Legge 104 ma non sono previsti straordinari, a meno questo che non sia esplicitamente previsto dai vari contratti collettivi. In caso di assenze legittime come malattia, ferie, permessi retribuiti o infortuni, il lavoratore può disattivare i propri dispositivi di connessione e, in caso di ricezione di comunicazioni aziendali, non è comunque obbligato a prenderle in carico prima della prevista ripresa dell'attività lavorativa. —

## LA STRUMENTAZIONE

### Il datore di lavoro fornisce il pc

**F**atti salvi diversi accordi, il datore di lavoro, di norma, fornisce la strumentazione tecnologica e informatica necessaria allo svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile e le spese di manutenzione e sostituzione della strumentazione sono a suo carico. Laddove le parti concordino l'utilizzo di strumenti propri del lavoratore vanno stabiliti criteri e requisiti minimi di sicurezza da implementare. In caso di guasto, furto o smarrimento delle attrezzature, il dipenden-



te è tenuto ad avvisare tempestivamente il proprio responsabile e, se del caso, attivare la procedura aziendale per la gestione del data breach. La prestazione effettuata in modalità «agile» deve essere svolta esclusivamente in ambienti idonei, deve rispettare tutte le norme su salute e sicurezza e quelle sulla riservatezza dei dati trattati. Ovviamente il lavoratore «agile» ha diritto alla tutela contro infortuni e malattie professionali concessa alla prestazione lavorativa (resin esteri). —

## **AITI / Logistica del trasloco, Caradonna: 'Noi parte integrante della logistica'**

“Parliamo per la prima volta di logistica nell’ambito del trasloco e mi preme sottolineare che la parola logistica contemplata nel titolo del nostro convegno è da intendersi nel significato più ampio del termine. Questo perché non esiste una definizione di logistica che rimanga immutata nel tempo. Così come cambiano i sistemi produttivi, cambiano anche i sistemi logistici e con essi lo stesso significato di logistica”.

Così Niela Caradonna (nella foto)- Presidente di AITI (Associazione Imprese Traslocatori Italiani), ha introdotto nei giorni scorsi il convegno nazionale della categoria sul tema ‘La logistica del trasloco: storia, evoluzione e ripartenza’. La Caradonna, ha proseguito il suo discorso affermando: “Ma se dovessimo considerare che le attività di spicco della logistica sono essenzialmente il trasporto e l’attività di deposito come si può affermare che non ci sia della logistica anche nelle operazioni di trasloco? Tutto ciò per sottolineare ancor di più quanto complessa e variegata e al tempo stesso, altamente professionale sia l’attività posta in essere dal traslocatore”. Sul PNRR, la Presidente di AITI ha commentato così: “Ci piace pensare che il Piano nazionale di ripresa e resilienza non debba essere soltanto quella pioggia indistinta di risorse che arriva sui territori, ma che debba rappresentare una visione di Paese, come il presidente Draghi ha in più occasioni sottolineato, all’interno della quale devono cambiare anche i nostri paradigmi culturali”. Nel suo intervento, il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha sottolineato la necessità di una stretta concertazione tra Governo e associazioni di rappresentanza, per dare sostanza e celere applicazione delle risorse previste dal PNRR per infrastrutture e logistica. I lavori sono proseguiti con l’omaggio al 1° Presidente e fondatore di A.I.T.I., Robert Bolliger, con il ricordo toccante del figlio Clement. Il dibattito dell’assemblea si è incentrato sul riconoscimento della professione del traslocatore al quale ha preso parte il Presidente del Comitato Centrale dell’Albo dell’Autotrasporto Enrico Finocchi e con la presentazione di: “Analisi ed evoluzione del settore trasloco”, Studio a cura di Alessandro Testa - Business Coach Formatore Consulente. A seguire si è dialogato sull’importanza dell’uniformità della documentazione doganale con Rosanna Lanuzza- Direttore Ufficio Regimi e Procedure Doganali Direzione Dogane ADM. I lavori della parte istituzionale sono stati conclusi dal video-intervento della Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, Onorevole Raffaella Paita, che si è dichiarata disponibile per un ragionamento comune su come si possa, nel prossimo futuro, migliorare le attività di trasloco anche attraverso interventi di semplificazione delle procedure. Al convegno ha preso parte anche il Presidente della FEDEMAC- Federazione Europea dei Traslocatori, Bertil Durieux, che ha illustrato i nuovi progetti della Federazione. Benedetto Fanelli (Dottore Commercialista, revisore dei conti, analista finanziario) ha illustrato alla platea le opportunità e gli incentivi di Stato per le aziende di trasloco e Industria 4.0.

## ‘La logistica del trasloco: storia, evoluzione e ripartenza’



ROMA – ‘La logistica del trasloco: storia, evoluzione e ripartenza’. Un convegno nel quale per la prima volta si parla di logistica nell’ambito del trasloco: “Mi preme sottolineare -ha detto **Nicla Caradonna** presidente di **Aiti** (Associazione Imprese Traslocatori Italiani)- che la parola logistica contemplata nel titolo è da intendersi nel significato più ampio del termine. Questo perché non esiste una definizione di logistica che rimanga immutata

nel tempo.

Così come cambiano i sistemi produttivi, cambiano anche i sistemi logistici e con essi lo stesso significato di "logistica".

"Ma se dovessimo considerare che le attività di spicco della logistica sono essenzialmente il trasporto e l'attività di deposito come si può affermare che non ci sia della logistica anche nelle operazioni di trasloco? Tutto ciò per sottolineare ancor di più quanto complessa e variegata e al tempo stesso, altamente professionale sia l'attività posta in essere dal traslocatore" ha aggiunto Caradonna.

Un passaggio poi sul Pnrr: "Ci piace pensare che il Piano nazionale di ripresa e resilienza non debba essere soltanto quella pioggia indistinta di risorse che arriva sui territori, ma che debba rappresentare una visione di Paese, come il presidente Draghi ha in più occasioni sottolineato, all'interno della quale devono cambiare anche i nostri paradigmi culturali".

Intervenendo al convegno il presidente di **Confetra, Guido Nicolini**, ha sottolineato la necessità di una stretta concertazione tra Governo e associazioni di rappresentanza, per dare sostanza e celere applicazione delle risorse previste dal Pnrr per infrastrutture e logistica.

Il dibattito dell'assemblea si è incentrato sul **riconoscimento della professione del traslocatore** al

quale ha preso parte il presidente del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto **Enrico Finocchi** e con la presentazione di: "Analisi ed evoluzione del settore trasloco", Studio a cura di Alessandro Testa – Business Coach Formatore Consulente.

I lavori della parte istituzionale sono stati conclusi dal video-intervento della presidente della

Commissione Trasporti della Camera dei Deputati **Raffaella Paita**, che si è dichiarata disponibile per un ragionamento comune su come si possa, nel prossimo futuro, migliorare le attività di trasloco anche attraverso interventi di semplificazione delle procedure.

# Confetra: i ro/ro soffrono ma tengono

ROMA - Da qualche giorno è in distribuzione il pregevole "Almanacco della Logistica 2021, sottotitolato "la logistica alla prova del Covid": un centinaio di pagine, con prefazione del presidente Nicolini, che hanno il pregio della sintesi e della chiarezza.

(segue in ultima pagina)

## Confetra: i ro/ro soffrono

Dall'almanacco abbiamo estratto la mappa qui sopra, che riguarda i traffici ro/ro sui porti italiani. Un dettaglio, se vogliamo: dettaglio spesso trascurato perché gli indicatori più diffusi riguardano i traffici dei container. Eppure i ro/ro, che vengono spesso indicati come gli autori delle Autostrade del Mare, sono linfa vitale non solo per i porti, ma per l'intera catena logistica nazionale, favorendo l'interscambio delle merci di lungo le nostre coste e le nostre isole. Potremmo definirli il sangue arterioso, fresco e apportatore di energie: il cui flusso è stato ridotto dalla pandemia ancora imperante, ma non certo bloccato.

L'Almanacco è stato distribuito qualche giorno fa anche nel corso del convegno di Confetra Toscana durante il quale si è parlato di ultimo miglio nei porti. E per i ro/ro l'ultimo miglio davvero percorribile in velocità, nella fattispecie su strada e su vicoli, è elemento fondamentale per la funzionalità e l'economia dei traffici.

Oggi i traffici ro/ro soffrono di svariati impedimenti: la rete autostradale inadeguata e troppo spesso da mantenere - con le relative interruzioni - i provvedimenti spesso astrusi delle varie agenzie di governo (e di recente c'è stato quello della limitazione dei carichi nei trasporti eccezionali, per fortuna "congelato" almeno al momento), i colli di bottiglia sui porti e non ultimo la crescente carenza di autisti. Ciò malgrado, come mostra la mappa di Confetra, i ro/ro hanno continuato a operare con un calo tra i più modesti nel totale della logistica (-7,2%) trasportando 105 milioni di tonnellate di merci lungo le coste italiane. Ecco che l'ultimo miglio per loro è fondamentale come e più che per i contenitori. E accelerare gli interventi per modernizzare

ingressi e uscite dai porti è più che mai urgente.



## IVA e trasporti Confetra plaude all'emendamento

ROMA – Il Senato, nel corso della conversione del DL Fiscale – rende noto **Confetra** – ha approvato una disposizione che risolve in maniera positiva la questione del **regime Iva** nei **trasporti internazionali** sorta a seguito di un pronunciamento della Corte di Giustizia Europea del 2017 (Causa C.288-16).

In particolare è stato integrato l'articolo 9 del DPR 633/72 specificando che il regime di esenzione Iva ivi previsto si applica quando il trasporto internazionale è commissionato dagli spedizionieri internazionali, oltreché ovviamente dai diretti esportatori, importatori, titolari del regime di transito e destinatari della merce.

Nella prassi operativa, fino ad oggi, l'esenzione dei trasporti internazionali in export è stata sempre applicata con un criterio oggettivo riferito all'operazione in sé e non in base al committente. Ora con la nuova regola – che si applicherà dall'1 gennaio 2022 – qualora il committente sia un soggetto diverso dalle figure sopra richiamate – il vettore dovrà applicare l'Iva. È il caso ad esempio di un subvettore che fatturi un trasporto in export ad un autotrasportatore.

La previsione di un termine temporale serve ad evitare la retroattività della norma e rende quindi non perseguibili i comportamenti difformi precedentemente tenuti. Nel contempo, per espressa previsione, sono stati fatti salvi gli eventuali comportamenti pregressi che erano già conformi alla richiamata Sentenza UE.

## LE MANI CINESI SUI PORTI ITALIANI

LINK: <https://www.dagospia.com/rubrica-3/politica/mani-cinesi-porti-italiani-accordo-firmato-governo-conte-1-292729.htm>



13 dic 2021 17:42 LE MANI CINESI SUI PORTI ITALIANI - UN ACCORDO FIRMATO DAL GOVERNO CONTE-1 HA CONCESSO UNA DELLE AREE PIÙ GRANDI DEL PORTO DI TARANTO, LA EX BELLELI, DI CIRCA 220 MILA METRI QUADRI, AL FERRETTI GROUP, CONTROLLATO ALL'85% DAI CINESI DI WEICHAI GROUP (SOCIETÀ PUBBLICA) PER UN INVESTIMENTO DI CIRCA 100 MILIARDI E CON LA PROMESSA DI CREARE 200 POSTI DI LAVORO DIRETTI - LA PRESENZA DI PECHINO A VADO LIGURE E L'OFFENSIVA SU TRIESTE - NEL MONDO QUATTRO COMPAGNIE - COSCO, MAERSK, MSC E CMA CGM - HANNO MOVIMENTATO NEL 2019 IL 41,9% DEI CONTAINER NEI PORTI - > > Antonella Baccaro per "L'Economia - Corriere della Sera" È guerra tra i big del trasporto marittimo delle merci. L'obiettivo è accaparrarsi i porti dove far approdare le navi-container la cui richiesta, dopo la fine del lockdown, è cresciuta

esponenzialmente, creando un mega-ingorgo e facendo esplodere i prezzi. Un risiko nel quale i porti italiani sono coinvolti con risvolti geopolitici interessanti. Basti pensare che la semplice voce delle mire di due gruppi cinesi sul porto di Palermo, diffusasi qualche settimana fa, ha generato allarme presso il governo e ha scatenato richieste di attivare il «golden power» da parte delle forze politiche sovraniste. Pechino resta lo spauracchio per l'Europa dopo la discussa conquista nel 2009 del porto del Pireo da parte di Cosco, uno dei colossi dello shipping della Repubblica popolare, nel periodo della peggiore crisi economica ellenica. A distanza di 12 anni, il Pireo, eletto dalla strategia cinese Bel & Road Initiative come porto di riferimento del Mediterraneo, ha raggiunto 5,7 milioni di teu (twenty-fodd equivalent unit, l'unità di misura che prende come riferimento un container lungo sei metri) nel 2019, diventando il primo porto

dell'area Med per i container. Del resto anche l'Italia si trova ad avere firmato nel 2019 un memorandum d'intesa con la Cina nell'ambito della stessa iniziativa, la Nuova Via della Seta, sia pure non in condizioni sfavorevoli come quelle greche. Tra gli effetti di quegli accordi, sottoscritti dal governo Conte I, c'è la complessa operazione messa a punto sul porto di Taranto: la concessione demaniale di una delle aree più grandi del porto, la ex Belleli, di circa 220 mila metri quadri, al Ferretti Group, controllato all'85% dai cinesi di Weichai Group (società pubblica) per un investimento di circa 100 miliardi e con la promessa di creare 200 posti di lavoro diretti. Questa dell'ottobre 2020 (governo Conte II) è l'ultima iniziativa portata a termine dai cinesi mentre già gli americani rumoreggiavano. Un mese prima erano riusciti a bloccare un tentativo simile da parte dei cinesi sul porto di Trieste, facendo saltare

un memorandum d'intesa già firmato dalla China Communications Construction company con l'Autorità portuale. I cinesi sono invece dal 2016 stabilmente presenti a Vado Ligure con Cosco e Qingdao, insieme con i danesi di Maersk. Tornando a Taranto, l'investimento cinese sulla città non è il solo ad aver fatto discutere. Un'altra banchina di 1.900 metri è finita in mano ai turchi di Yilport Holding, controllata al 100% da Yildirim Holding che a propria volta possiede il 24% della francese Cma Cgn, al quarto posto nella classifica mondiale del trasporto container. Gli intrecci tra le varie società vanno tenuti presenti per capire le strategie che coinvolgono i porti italiani. Tra gli armatori esistono tre grandi alleanze: la 2M, che comprende la danese Maersk e la Msc dei fratelli Aponte (1.322 navi); la Ocean Alliance che mette insieme la Cosco, la Evergreen di Taiwan (che nel 2015 abbandonò il porto di Taranto) e la francese Cma Cgn, di cui abbiamo detto (1.200 navi). Infine c'è The Alliance, composta dalla tedesca Hapag Lloyd, dalla sudcoreana Hmm, dalla taiwanese Yang Ming e dalla giapponese One Ocean Network Express (643 navi). E se tra quelli che abbiamo definito armatori

emergono nomi di terminalisti (cioè coloro che acquistano le concessioni nei porti) non si tratta di un errore. Ci sono sempre più compagnie marittime che sono riuscite a svilupparsi verticalmente espandendosi nel business dei terminal, dunque movimentano le merci e poi gestiscono in esclusiva le banchine dei porti dove farli sbarcare. Il fenomeno viene bene descritto da Confetra nel suo Almanacco del trasporto: nel mondo quattro compagnie - Cosco, Maersk, Msc e Cma Cgm - hanno movimentato nel 2019 il 41,9% dei container nei porti, contro il 29,7% registrato dieci anni prima. Al primo posto della classifica mondiale troviamo Cosco, che ha movimentato 109,8 milioni di teu, con un aumento nel decennio del 199,2%. Maersk è terza con 84,2 milioni di teu (+48%), Mediterranean Shipping Company sesta con 50,8 milioni di teu (+209,8%) e Cma Cgm ottava con 26,1 milioni di teu (+125%). Sono cresciuti del resto anche i terminalisti «puri», ad esempio, la seconda società nella classifica mondiale è Psa (Singapore), che in dieci anni è cresciuta di trenta milioni di teu. In Italia nel 2020, il 41,41% dei contenitori imbarcati e sbarcati nei porti italiani è passato attraverso i

terminal controllati da Msc che, dopo avere «occupato» il porto di Gioia Tauro, ha preso piede anche in quelli genovese e triestino. In quest'ultimo, a inizio anno, sono entrati i tedeschi di Hhla con il tacito accordo del governo italiano che non ha opposto il «golden power». Il secondo operatore in Italia è invece il terminalista «puro» Psa, che ha movimentato dal porto di Genova un milione 943 mila 965 teu. Al terzo posto un altro terminalista: Contship Italia, partecipata al 66,6% dal gruppo tedesco Eurokai. > > >

TAVOLO SULLA DESTINAZIONE DEL PLAFONDI DI 10 MLN REGIONALI

## *Costi dei trasporti, a fine mese la decisione*

MAROTTA

**S**ulla destinazione dei 10 milioni di euro come misure di indennizzo per gli effetti della pandemia da Covid 19, a sostegno delle aziende di trasporto, noleggio con conducente e di servizi di trasporto pubblico con bus, la Regione siciliana deciderà entro fine mese. L'assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture, Marco Falcone, ha incontrato i rappresentanti di Aias, Aitras, Alis, Assiotrat, Assotir, Assotrasport, Confetra Sicilia, Sna Casa, Confartigianato, Confindustria Catania, Anita, Fita Cna, Lega-cooperative, Trasportounito, insieme a Vincenzo Franza, amministratore delegato della Caronte Tourist, società che si occupa del servizio di traghetti Messina-Reggio Calabria e Villa San Giovanni, per concordare la destinazione finale del capitolo di bilancio creato dalla Regione per questo intervento di natura straordinaria. La prima richiesta venuta dalle associazioni di categoria è stata quella di destinare la somma all'abbattimento dei costi di traghettamento dello Stretto di Messina. La seconda richiesta, avanzata dall'Aitras, ha riguardato l'istituzione di corsi di formazione da destinare alla formazione di conducenti di mezzi pesanti (superiore a 7,5 tonnellate) abilitati alla Carta di qualificazione del conducente per merci o persone. "Il sostegno alle imprese per l'abbattimento dei costi del traghettamento dello Stretto di Messina può essere considerata una misura che la Regione siciliana considera idonea ad andare incontro alle esigenze delle imprese che operano nel settore dell'autotrasporto", ha commentato l'assessore Marco Falcone. L'assessore ai Trasporti non esclude di destinare alcune somme per finanziare dei corsi di formazione per conducenti di mezzi pesanti. L'ipotesi che

circola nei corridoi di via Leonardo da Vinci, sede dell'assessorato, è che 7 milioni di euro vengano destinati all'abbattimento dei costi di traghettamento da Messina per la Calabria e viceversa e 3 milioni di euro vengano destinati ai corsi di formazione per autisti di mezzi pesanti con l'ottenimento della Carta di qualificazione conducente (Cqc) per trasporto merci o persone. La decisione definitiva verrà presa entro la fine del mese.

La Fita Cna ha sollecitato inoltre l'adozione di un provvedimento legislativo che consenta una deroga al regolamento dell'Unione europea 1054/2020 che fissa in 9 ore giornaliere la durata del servizio di trasporto, allungabile di 1 ora per due volte a settimana e quindi fino a 10 ore. L'associazione di categoria chiede espressamente che vengano decurtati dal computo giornaliero i 90 o 120 minuti (nei periodi di intenso traffico) relativi al traghettamento dello Stretto di Messina.

Nel frattempo, sul fronte trasporti interni, grazie ai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, l'assessore Falcone ha annunciato l'acquisto dei primi bus elettrici e ad idrogeno per 56 milioni di euro. Un ulteriore bando di 44 milioni di euro riguarderà l'acquisto di treni ad idrogeno.

Sul fronte infrastrutture invece sono in corso di realizzazione interventi di ammodernamento della rete ferroviaria nei tratti Palermo-Messina e Catania-Messina. Altri interventi riguarderanno la Caltagirone-Niscemi-Gela e la Palermo-Agrigento. Infine un ultimo bando verrà pubblicato la prossima settimana per 233 milioni di euro per le politiche abitative, destinato principalmente agli Istituti autonomi case popolari (70%) e ai Comuni (30%) per la realizzazione di nuovi alloggi di edilizia popolare. (Riproduzione riservata)



# PORT NEWS

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

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



14 Dicembre 2021 — News

## Ammodernamento del Codice Civile

# Il contratto di spedizione si rifà il look

di Redazione

“È una grande vittoria per tutta la logistica italiana”. La presidente della Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, Silvia Moretto, commenta così la notizia dell'approvazione da parte della Commissione Bilancio della Camera della proposta di Fedespedit di ammodernamento e aggiornamento della disciplina sul contratto di spedizione contenuto nel Codice Civile, con la sua inclusione nel processo di conversione in legge del D.L. 152/2021 di attuazione del PNRR.

“Si tratta di un risultato importante per la Federazione – si legge nel comunicato – frutto dello studio dell'impegno pluriennale del Legal Advisory Body di Fedespedit, guidato dal Presidente Ciro Spinelli e del lavoro congiunto con Confetra a livello istituzionale”.

La Moretto ha sottolineato come con tale proposta venga “riconosciuto e recepito nel nostro ordinamento il valore dello sviluppo avuto dal settore delle spedizioni internazionali negli ultimi 70-80 anni. Fenomeni come l'avvento del container negli

spedizione”.

“Il dato estremamente positivo, credo per il Paese – ha aggiunto il Presidente Moretto, che è anche Vicepresidente Vicaria di Confetra – sta nel fatto che il Governo Draghi, il Ministro Giovannini, il Parlamento e, nello specifico, la Commissione Bilancio della Camera abbiano riconosciuto senza pregiudizi la bontà tecnica e il valore di una proposta dal basso, dal nostro sistema confederale, che ha l'obiettivo di semplificare, chiarire, modernizzare la disciplina del contratto di spedizioni. Questo è il risultato della cultura del dialogo, della quale la politica si è riappropriata in questa nuova stagione di rinnovamento, e questo è il valore che le rappresentanze associative possono dare alla crescita e allo sviluppo del Paese”.

Secondo la Federazione questa innovazione “sarà un booster di competitività per le imprese di logistica e spedizioni e va nella direzione tracciata dal MIMS, che in occasione dell'Agorà Confetra ha annunciato di voler varare in primavera un

minano la competitività della logistica italiana”.

Le novità introdotte dalla riforma civilistica in ambito di spedizione e trasporto sono state illustrate dal Presidente del Legal Advisory Body di Fedespediti, **Ciro Spinelli**: “in generale si tratta di un’operazione di ammodernamento delle norme, volta a meglio chiarire e semplificare l’applicazione delle nuove regole base che andranno a governare i rapporti tra le imprese che trasportano, importano ed esportano le loro merci nel mondo e le imprese di spedizioni alle quali viene affidato il mandato di spedizione, con l’auspicio di contribuire a ridurre al minimo sia il rischio di pluriinterpretazione dei dispositivi civilistici sia la conflittualità tra le parti coinvolte. Un aspetto positivo, da non trascurare, in un momento come l’attuale, complicato per la tenuta della supply chain globale, messa sotto pressione dalla pandemia e dal rimbalzo dell’economia mondiale, con gli esiti negativi che tutti conosciamo rispetto a costi e affidabilità del trasporto, difficoltà di approvvigionamento e rotture di stock”.

Entrando nel merito della riforma, Spinelli ha poi aggiunto: “La

riconduzione del contratto di spedizione all’istituto del mandato chiarisce inequivocabilmente la componente fiduciaria del rapporto impresa – spedizioniere: viene finalmente chiarita la figura dell’impresa di spedizione quale advisor internazionale d’impresa. Il riferimento alle convenzioni internazionali applicabili ed alle diverse modalità di esecuzione del trasporto e discendente responsabilità dell’operatore, dà finalmente all’attività dell’impresa di spedizioni il respiro globale che le è proprio nei tempi moderni (anche da un punto di vista normativo)”.

La riforma proposta da Fedespediti è fondamentale anche sotto un altro punto di vista, non meno importante: l’adeguamento della disciplina del contratto di spedizione alla prassi moderna, sia abrogando rimandi a prassi obsolete o desuete, sia accogliendo tutti quegli aspetti attuali già riconosciuti dalla prassi giurisprudenziale. Così il Codice civile finalmente rispecchia quello che oggi è l’attività di spedizione internazionale.

## Al traguardo la riforma degli spedizionieri, tripudio di Fedespedi

LINK: <https://www.shippingitaly.it/2021/12/14/al-traguardo-la-riforma-degli-spedizionieri-tripudio-di-fedespedi/>

Il quotidiano online del trasporto marittimo Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile Navi Porti Spedizioni Cantieri Interviste Politica&Associazioni Economia Market report More Cerca HomePolitica&Associazioni Al traguardo la riforma degli spedizionieri, tripudio di Fedespedi 14 Dicembre 2021 La Commissione Bilancio della Camera si è favorevolmente espressa oggi sull'emendamento al Decreto Recovery (procedimento di 'conversione in legge del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose') che modifica la disciplina del contratto di spedizione contenuta nel Codice Civile, riforma anticipata un paio di settimane fa da SHIPPING ITALY. Giubilo nell'associazione di categoria. 'È una grande vittoria per Fedespedi, per Confetra, per tutta la logistica italiana' secondo il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto: 'Finalmente viene riconosciuto e

recepito nel nostro ordinamento il valore dello sviluppo avuto dal settore delle spedizioni internazionali negli ultimi 70, 80 anni. Fenomeni come l'avvento del container negli anni '50 e la globalizzazione del commercio fino ad oggi non trovavano riscontro nella vecchia disciplina del contratto di spedizione'. Secondo l'associazione, che ha ricordato come la riforma sia 'frutto dello studio e dell'impegno pluriennale del Legal Advisory Body di Fedespedi, guidato dal Presidente Ciro Spinelli e del lavoro congiunto con Confetra a livello istituzionale, che aveva già portato all'approvazione della proposta presso il Cnel', con l'aggiornamento della disciplina del contratto di spedizione 'finalmente la logistica italiana esce dal provincialismo e dallo schiacciamento su un'unica modalità (strada), che l'hanno contraddistinta fino ad oggi da un punto di vista normativo. In particolare, viene riconosciuto il valore strategico della parte software della supply chain logistica, del quale gli spedizionieri sono nodo fondamentale. Questa

innovazione sarà un booster di competitività per le imprese di logistica e spedizioni e va nella direzione tracciata dal Mims, che in occasione dell'Agorà Confetra ha annunciato di voler varare in primavera un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività della logistica italiana'. Il Presidente del Legal Advisory Body di Fedespedi, Ciro Spinelli, ha riassunto così le novelle introdotte con la riforma civilistica in ambito spedizione e trasporto: 'In generale si tratta di un'operazione di ammodernamento delle norme, volto a meglio chiarire e semplificare l'applicazione delle 'nuove regole base' che andranno a governare i rapporti tra le imprese che trasportano, importano ed esportano le loro merci nel mondo e le imprese di spedizioni alle quali viene affidato il mandato di spedizione, con l'auspicio di contribuire a ridurre al minimo sia il rischio di plurinterpretazione dei dispositivi civilistici sia la conflittualità tra le parti

coinvolte. Un aspetto positivo, da non trascurare, in un momento come l'attuale, complicato per la tenuta della supply chain globale, messa sotto pressione dalla pandemia e dal rimbalzo dell'economia mondiale, con gli esiti negativi che tutti conosciamo rispetto a costi e affidabilità del trasporto, difficoltà di approvvigionamento e rotture di stock'. Non solo: 'La riconduzione del contratto di spedizione all'istituto del mandato *chiarisce* inequivocabilmente la componente fiduciaria del rapporto impresa - spedizioniere: viene finalmente chiarita la figura dell'impresa di spedizione quale advisor internazionale d'impresa. Il riferimento alle convenzioni internazionali applicabili ed alle diverse modalità di esecuzione del trasporto e discendente responsabilità dell'operatore, dà finalmente all'attività dell'impresa di spedizioni il respiro globale che le è proprio nei tempi moderni (anche da un punto di vista normativo). La riforma è fondamentale anche sotto un altro punto di vista, non meno importante: l'adeguamento della disciplina del contratto di spedizione alla prassi moderna, sia abrogando rimandi a prassi obsolete o

desuete, sia accogliendo tutti quegli aspetti attuali già riconosciuti dalla prassi giurisprudenziale. Così il Codice civile finalmente rispecchia quello che oggi è l'attività di spedizione internazionale'.

IVANO RLISSO (CONFETRA)

## “Dobbiamo evitare di fare un uso pigro del Pnrr”

“Non è possibile che un singolo soggetto abbia il controllo di tanti porti. Per noi il demanio è strategico perché importiamo materie prime”

Confetra ha appena celebrato i suoi 75 anni. Che bilancio avete fatto? “È stato - spiega Ivano Russo, direttore generale della Confederazione - un momento eccezionale, 75 anni sono tanti, gli stessi della Repubblica italiana. La Confederazione, come ricostruisce un libro che abbiamo presentato, ha dato il suo contributo a ricostruzione post-bellica, liberalizzazione, nascita del cargo aereo, arrivo dei primi container, legge sulla portualità, legge sugli interporti. La storia di Confetra è un patrimonio dell'Italia, anche in questo momento in cui, in seguito al più forte choc economico del dopoguerra, il Paese ha bisogno di un ripensamento, come lo aveva 75 anni fa”.

**Si può fare un parallelo fra allora e oggi?**

“Allora ci furono la nascita dell'Eni per una politica energetica autonoma, la politica di amicizia coi Paesi del Mediterraneo che ribaltò la mentalità coloniale creando una rete di Paesi amici. Il parallelismo si trova nella necessità di reinventarsi i fondamentali. Allora l'Italia fece scelte profonde di politica industriale, anche adesso si va verso scelte profonde”.

**Si riferisce al Pnrr?**

“Non bisogna fare un utilizzo pigro del Pnrr, a esempio per-

sando di tornare alla situazione del 2019, quando invece eravamo già in crisi. L'obiettivo non può essere tornare alla stagnazione di due anni fa. È molto positivo che 62 miliardi su 322, fra Pnrr e fondo complementare, ossia il 25 per cento, sia destinato per la prima volta al settore di trasporti e logistica. È un bene che per la prima volta si ponga il tema di una politica industriale per il settore della logistica. Finora

si era ragionato soltanto in termini di infrastrutture e incentivi. Nel Pnrr c'è qualcosa di diverso”.

**Che cosa?**

“Un tavolo software, un confronto col ministro che produce molto profitto. Un esempio

è Uirnet, si pone fine a una storia poco felice che non aveva dato i risultati sperati. La partita della digitalizzazione del trasporto intermodale torna nelle mani del ministero. E

poi finalmente dopo sette anni si dà attuazione al regolamento sul Sudoco, lo sportello unico doganale. E ancora è importante la riforma del codice civile delle spedizioni. Sono alcuni esempi del tavolo software che sta cominciando a funzionare”.

**Come vede il futuro della digitalizzazione in mano a Ram?**

“Quello che serve non è vendere servizi, ma attrezzare un hub che dia competitività al si-

stema. Che è già digitalizzato, dai porti agli interporti, c'è già l'infrastruttura; va messo tutto a dialogo”.

**È vero che potrebbe essere lei a guidare Ram?**

“Non ho mai ricevuto telefonate in questo senso e oggi alla guida c'è Zeno D'Agostino che sta lavorando bene”.

**Il Pnrr riguarda anche alcune grandi opere come la diga di Genova, che cosa ne pensa?**

“Le grosse infrastrutture da sole non spostano le statistiche del paese: hanno senso se sono inserite dentro una visione industriale. Se questa matura, poi si può ragionare delle singole opere. Pensare che il nostro Paese diventi un grande hub di transito, un nastro trasportatore per gli altri paesi è sconsigliabile, genera diseconomia”.

**Un altro tema importante per i porti italiani è il comma 7 dell'articolo 18 della legge 84, che è stato modificato dal decreto Concorrenza. E' d'accordo?**

“A livello di singolo porto la norma turpava le ali agli operatori. Ma la riforma così è monca, dovrebbe comprendere limiti a livello nazionale. Non è possibile che un singolo soggetto abbia il controllo di tanti porti. Per noi il demanio è strategico perché siamo un paese

che importa materie prime. Il ragionamento sui monopoli va fatto a livello di sistema Paese e vale tanto per i terminalisti puri come per le compagnie marittime che gestiscono terminal. Va fatto crescere un tessuto industriale nei prossimi cinque anni a servizio del Paese, se no saremo una commodity territoriale che serve a produttori asiatici, vettori internazionali e ricevitori europei”.



Il porto di Civitavecchia

## PNRR e formazione, vertice **Confetra**-Regione Campania

**LINK:** <https://www.informazionimarittime.com/post/pnrr-e-formazione-vertice-confetra-regione-campania>

Incontro a Palazzo Santa Lucia con l'assessore alle Attività produttive Marchiello e i rappresentanti locali della confederazione Giamberini, De Crescenzo e Montella Palazzo Santa Lucia di Napoli, sede della Regione Campania **Confetra** e Regione Campania discutono di formazione del personale e utilizzo dei fondi del Piano di ripresa e resilienza (PNRR). Martedì scorso, presso Palazzo Santa Lucia a Napoli, si sono incontrati Antonio Marchiello, assessore alle Attività Produttive della Regione, e i rappresentanti **Confetra** Campania Ermanno Giamberini, presidente regionale della confederazione accreditata al CNEL; Domenico De Crescenzo, coordinatore per il Mezzogiorno, e Giovanni Montella, segretario generale **Confetra** Campania. Nel corso dell'incontro, si legge in una nota di **Confetra** Campania, le parti hanno avuto modo di approfondire i temi legati ai progetti infrastrutturali del PNRR e alla formazione del personale, «convenendo sul ruolo fondamentale che la logistica riveste per il tessuto economico della regione e del Mezzogiorno e confermando l'intenzione di

intensificare il proficuo dialogo già instaurato oltre due anni fa, identificando nel reciproco supporto una chiave di successo per la crescita del territorio». «Per gennaio dovrebbero uscire dei bandi dedicati alla logistica con i fondi del PNRR», spiega De Crescenzo. «Siamo contenti per aver rafforzato il nostro rapporto con la Regione, a cui abbiamo spiegato come il comparto logistico campano, ricco di imprese, solo Accsea ne conta circa 150, abbia un comparto industriale che lo affianca. Prossimo appuntamento a fine gennaio per valutare eventuali nuovi bandi. Nel frattempo invieremo alla Regione un documento riassuntivo delle caratteristiche e delle esigenze del comparto».

## Nicolini: "Serve una politica industriale per la logistica"

"Il Pnrr va nella giusta direzione ma occorre una forte semplificazione degli iter"



15 Dicembre 2021 - Roma - Sui provvedimenti più urgenti per la logistica abbiamo sentito il presidente di Confetra, Guido Nicolini.

"Riteniamo che non sia più rinviabile una "politica industriale" per la logistica, una Logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – accompagni l'evoluzione del settore. Non ci servono sussidi, bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo, sostenibile. Ed è necessaria una vera "transizione burocratica" prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia. Siamo l'unico Paese dell'Unione Europea con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica, posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni, che oggi gravano sulla merce e sui vettori. E' perciò introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali; siamo l'unico Paese UE che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di verifiche radiometriche. Siamo l'unico Paese UE ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza. Siamo l'unico Paese UE che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento, non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente. E potrei proseguire".

**Quali risultati si aspetta dai 61 miliardi previsti dal Pnrr per infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica"**

"Il Pnrr va nella giusta direzione. Ci abbiamo tanto lavorato con il Ministero, con la Struttura Tecnica di Missione, con gli uffici preposti. Il fatto stesso che circa il 25% delle risorse, tra Pnrr e Fondo Complementare, siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che, attorno all'evoluzione di questo comparto, si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese. Parliamo di un comparto trasversale e indispensabile all'industria manifatturiera, al turismo, all'agricoltura, all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese. Non a caso ben quattro delle sei Missioni del Pnrr prevedono riforme o risorse per i nostri ambiti operativi di attività. Se si faranno tutte le riforme di cui stiamo parlando, se le nostre performance saranno in linea con l'UE, non avremo soltanto un moderno sistema logistico, avremo un Paese migliore e moderno".

**Perché gli investimenti possano concretizzarsi occorre anche un intervento di forte semplificazione procedurale. Non è così?**

“Il regolamento attuativo dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, dopo 5 anni è finalmente approvato in Consiglio dei Ministri, una storica richiesta di Confetra che, in linea potenziale, allinea il nostro sistema di controlli sulla merce ai modelli più performanti in chiave europea.

Ora bisogna seriamente pensare al software logistico: imprese e regole. Anche perché la ricchezza, il lavoro, i redditi sono prodotti dalle imprese non dalle gittate di cemento. Ed anche perché le transizioni Green e Digital dovranno viverle e realizzarle le imprese, non i moli o i piazzali. Alcune vicende, solo apparentemente minori, dimostrano che, senza una reale politica integrata per il trasporto e la logistica, non sarà possibile cogliere le sfide che ci aspettano”. [📄](#)

© copyright Porto Ravenna News

## Marcucci (**Confetra**): "Nello shipping servono nuove regole tra Stati e mercato"

LINK: <https://www.shipmag.it/marcucci-confetra-nello-shipping-servono-nuove-regole-tra-stati-e-mercato/>

Marcucci (**Confetra**): "Nello shipping servono nuove regole tra Stati e mercato" 15 Dicembre 2021 - Redazione "Il punto è riuscire a schiodarsi dai 500 milioni di tonnellate di merci - parlo dei porti - che facevamo nel 2010 e che abbiamo rifatto nel 2019 malgrado grandi progetti, dighe, darsene" Genova - "C'è una volontà straordinaria di realizzazione, un'attenzione necessaria alla logistica in tutte le sue declinazioni. Ma ci sono anche preoccupazioni pesantissime sulla capacità di pubblico e privato di monitorare il risultato finale, che deve essere più lavoro, più occupazione, più impresa": lo ha detto Nereo Marcucci (**Confetra**) in occasione del Forum dello Shipping a Genova. "Il monitoraggio - ha detto Marcucci, incalzato dal chairman della sessione Gian Enzo Duci - è molto difficile. Per non fare la fine degli infermieri e dei medici, che hanno segnato un percorso partito dall'idolatria e arrivato a quello che è oggi, bisogna fare un sacrificio: bisogna battersi affinché ognuno faccia la sua parte e battersi perché i debiti

vengano ripagati. Poi vedremo chi ripagherà: se le aziende radicate sul territorio o l'empireo che assomiglia sempre di più a Google o Amazon". "Chiunque abbia letto il capitolato che il governo ha sottoscritto con l'Europa si sarà accorto che ha un'impronta del tutto civilistica: se fai ti do, se non fai non ti do. Ebbene, io mi soffermerei su come ognuno di noi può fare la sua parte". "Il punto è riuscire a schiodarsi dai 500 milioni di tonnellate di merci - parlo dei porti - che facevamo nel 2010 e che abbiamo rifatto nel 2019 malgrado grandi progetti, dighe, darsene. Bisogna cominciare a ragionare non su come si spende, ma come si restituisce. Non mi affascina granché la discussione sui noli. Vorrei solo poter dire ai cittadini che ci sarà una fine rispetto a quello che sarà realizzato con i 141 miliardi destinati alle ferrovie o i 75 miliardi destinati a strade e autostrade". "Occorre reregolare i rapporti fra Stati e mercato. Le shipping line proseguono nella loro integrazione verticale e orizzontale: è legittimo e probabilmente anche efficiente. Ma allora nel

2023 basta con la possibilità di ripercuotere sulle attività ancillari la tonnage tax".

## **Russo (Confetra): “Dobbiamo evitare di fare un uso pigro del Pnrr” / INTERVISTA**

“L’obiettivo non può essere tornare alla stagnazione di due anni fa. E’ molto positivo che 62 miliardi su 322, fra Pnrr e fondo complementare, ossia il 25 per cento, sia destinato per la prima volta al settore di trasporti e logistica”

Confetra ha appena celebrato i suoi 75 anni. Che bilancio avete fatto? “E’ stato - spiega Ivano Russo, direttore generale della Confederazione - un momento toccante, 75 anni sono tanti, gli stessi della Repubblica italiana. La Confederazione, come ricostruisce un libro che abbiamo presentato, ha dato il suo contributo a ricostruzione post-bellica, liberalizzazione, nascita del cargo aereo, arrivo dei primi container, legge sulla portualità, legge sugli interporti. La storia di Confetra è un patrimonio dell’Italia, anche in questo momento in cui, in seguito al più forte choc economico del dopoguerra, il Paese ha bisogno di un ripensamento, come lo aveva 75 anni fa”.

### **Si può fare un parallelo fra allora e oggi?**

“Allora ci furono la nascita dell’Eni per una politica energetica autonoma, la politica di amicizia coi Paesi del Mediterraneo che ribaltò la mentalità coloniale creando una rete di Paesi amici. Il parallelismo si trova nella necessità di reinventarsi i fondamentali. Allora l’Italia fece scelte profonde di politica industriale, anche adesso si va verso scelte profonde”.

### **Si riferisce al Pnrr?**

“Non bisogna fare un utilizzo pigro del Pnrr, a esempio pensando di tornare alla situazione del 2019, quando invece eravamo già in crisi. L’obiettivo non può essere tornare alla stagnazione di due anni fa. E’ molto positivo che 62 miliardi su 322, fra Pnrr e fondo complementare, ossia il 25 per cento, sia destinato per la prima volta al settore di trasporti e logistica. E’ un bene che per la prima volta si ponga il tema di una politica industriale per il settore della logistica. Finora si era ragionato soltanto in termini di infrastrutture e incentivi. Nel Pnrr c’è qualcosa di diverso”.

### **Che cosa?**

“Un tavolo software, un confronto col ministro che produce molto profitto. Un esempio è Uirnet, si pone fine a una storia poco felice che non aveva dato i risultati sperati. La partita della digitalizzazione del trasporto intermodale torna nelle mani del ministero. E poi finalmente dopo sette anni si dà attuazione al regolamento sul Sudoco, lo sportello unico doganale. E ancora è importante la riforma del codice civile delle spedizioni. Sono alcuni esempi del tavolo software che sta cominciando a funzionare”.

**Come vede il futuro della digitalizzazione in mano a Ram?**

“Quello che serve non è vendere servizi, ma attrezzare un hub che dia competitività al sistema. Che è già digitalizzato, dai porti agli interporti, c’è già l’infrastruttura: va messo tutto a dialogo”.

**E’ vero che potrebbe essere lei a guidare Ram?**

“Non ho mai ricevuto telefonate in questo senso e oggi alla guida c’è Zeno D’Agostino che sta lavorando bene”.

**Il Pnrr riguarda anche alcune grandi opere come la diga di Genova, che cosa ne pensa?**

“Le grosse infrastrutture da sole non spostano le statistiche del paese: hanno senso se sono inserite dentro una visione industriale. Se questa matura, poi si può ragionare delle singole opere. Pensare che il nostro Paese diventi un grande hub di transito, un nastro trasportatore per gli altri paesi è sconsigliabile, genera diseconomie”.

**Un altro tema importante per i porti italiani è il comma 7 dell’articolo 18 della legge 84, che è stato modificato dal decreto Concorrenza. E’ d’accordo?**

“A livello di singolo porto la norma tarpava le ali agli operatori. Ma la riforma così è monca, dovrebbe comprendere limiti a livello nazionale. Non è possibile che un singolo soggetto abbia il controllo di tanti porti. Per noi il demanio è strategico perché siamo un paese che importa materie prime. Il ragionamento sui monopoli va fatto a livello di sistema Paese e vale tanto per i terminalisti puri come per le compagnie marittime che gestiscono terminal. Va fatto crescere un tessuto industriale nei prossimi cinque anni a servizio del Paese, se no saremo una commodity territoriale che serve a produttori asiatici, vettori internazionali e ricevitori europei”.

RUGGERONE (ASSOLOGISTICA) INTRODUCE NEL SETTORE I CERTIFICATI VERDI

# Il green va premiato così

Il presidente lavora a una proposta di legge. Anche Cascetta (Confetra) suggerisce misure incentivanti per le aziende che ottengono una certificazione di sostenibilità

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**C**reare un meccanismo premiante per effetto del quale chi offre servizi di logistica a ridotto impatto ambientale possa ottenere dei benefici rispetto a chi invece è meno eco-friendly. È questa l'idea che Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, intende lanciare nel prossimo futuro e di cui si è parlato anche all'evento "Il Logistico dell'Anno" andato in scena ieri a Milano.

A MF Shipping & Logistica il vertice dell'associazione che rappresenta gli interessi di imprese di logistica, dei magazzini generali e frigoriferi, dei terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali, racconta la sua idea di riforma del settore e il cui risultato ultimo potrebbe essere l'applicazione del meccanismo dei certificati verdi anche alla distribuzione del-

le merci. «Il mio sogno è quello di vedere imprese che svolgono servizi di trasporto intermodale poter vendere ad altri soggetti "cedole verdi", spiega Ruggerone, che nel corso del 2022 intende lavorare a una proposta di legge proprio su questa novità. «Bisogna rendere anche economicamente vantaggioso quello che oggi non lo è; non emettere CO2 deve avere un valore anche economico oltre che etico».

Idealmente, dunque, chi opera

nel trasporto su strada impiegando mezzi inquinanti per poter svolgere la propria attività dovrebbe acquistare diritti a rilasciare emissioni da chi invece opera in maniera sostenibile. Il tutto ovviamente a fronte di apposite certificazioni ottenute. A vendere queste cedole verdi potrebbero essere non solo le aziende che svolgono trasporto intermodale: «Penso ad esempio anche all'operatore 3PL che offre servizi di logistica in un magazzino car-

bon-neutral o carbon-positive: dovrebbe esistere un mec-

canismo premiante per il logistico ma anche un vantaggio per la committenza che sceglie di lavorare con un soggetto di questo tipo», aggiunge Ruggerone.

Quello che potrebbe generarsi, secondo il presidente di Assologistica, è un circolo virtuoso dove a sua volta «si potrebbe coinvolgere anche un dealer energetico che, attraverso pannelli fotovoltaici installati sul tetto del magazzino, consente la ricarica dei mezzi elettrici per la distribuzione delle merci a zero emissioni. O ancora quella stessa struttura immobiliare potrebbe generare e cedere l'energia in eccesso al comune nel quale sorge. Sarebbe un'idea innovativa rispetto invece a limitarsi a realizzare il solito parco giochi delle viemanzes come opera compensativa».

A questo proposito, in occasione dell'ultima Agorà di Confetra (Confederazione generale italiana della logistica), il prof. Ennio Cascetta aveva anch'egli sottolineato la «necessità di fare qualcosa per promuovere la sostenibilità e il ricambio ad esempio del parco veicolare impegnato nel trasporto merci su strada». Cascetta aveva poi aggiunto che «i trasporti carbon-neutral saranno sempre più richiesti dalla committenza» e aveva sostenuto come sia necessario «spingere il più possibile le aziende dalla certificazione della propria sostenibilità». Come? «Ad esempio consentendo la circolazione per il trasporto merci nel week end solo alle società in possesso di questo tipo di certificazione green».



Umberto Ruggerone  
Assologistica

## Porti italiani, infuria la battaglia: la minaccia della Cina e le mire straniere sugli scali

LINK: [https://www.corriere.it/economia/aziende/nautica/21\\_dicembre\\_19/porti-italiani-infuria-battaglia-minaccia-cina-mire-straniere-scali-1f810362...](https://www.corriere.it/economia/aziende/nautica/21_dicembre_19/porti-italiani-infuria-battaglia-minaccia-cina-mire-straniere-scali-1f810362...)



Porti italiani, infuria la battaglia: la minaccia della Cina e le mire straniere sugli scali di Antonella Baccaro 19 dic 2021 Foto Ap È guerra tra i big del trasporto marittimo delle merci. L'obiettivo è accaparrarsi i porti dove far approdare le navi-container la cui richiesta, dopo la fine del lockdown, è cresciuta esponenzialmente, creando un mega-ingorgo e facendo esplodere i prezzi. Un rischio nel quale i porti italiani sono coinvolti con risvolti geopolitici interessanti. Basti pensare che la semplice voce delle mire di due gruppi cinesi sul porto di Palermo, diffusasi qualche settimana fa, ha generato allarme presso il governo e ha scatenato richieste di attivare il «golden power» da parte delle forze politiche sovraniste. nautica Genova, il Porto si allarga: oltre 2 miliardi di investimenti per renderlo più accessibile di Erika Dellacasa Pechino resta lo spauracchio per l'Europa dopo la discussa

conquista nel 2009 del porto del Pireo da parte di Cosco, uno dei colossi dello shipping della Repubblica popolare, nel periodo della peggiore crisi economica ellenica. A distanza di 12 anni, il Pireo, eletto dalla strategia cinese Bel & Road Initiative come porto di riferimento del Mediterraneo, ha raggiunto 5,7 milioni di teu (twenty-fodd equivalent unit, l'unità di misura che prende come riferimento un container lungo sei metri) nel 2019, diventando il primo porto dell'area Med per i container. Nuova Via della Seta: le intese tra la Cina e l'Italia Del resto anche l'Italia si trova ad avere firmato nel 2019 un memorandum d'intesa con la Cina nell'ambito della stessa iniziativa, la Nuova Via della Seta, sia pure non in condizioni sfavorevoli come quelle greche. Tra gli effetti di quegli accordi, sottoscritti dal governo Conte I, c'è la complessa operazione messa a punto sul porto di Taranto: la

concessione demaniale di una delle aree più grandi del porto, la ex Belleli, di circa 220 mila metri quadri, al Ferretti Group, controllato all'85% dai cinesi di Weichai Group (società pubblica) per un investimento di circa 100 milioni e con la promessa di creare 200 posti di lavoro diretti. Questa dell'ottobre 2020 (governo Conte II) è l'ultima iniziativa portata a termine dai cinesi mentre già gli americani rumoreggiavano. Un mese prima erano riusciti a bloccare un tentativo simile da parte dei cinesi sul porto di Trieste, facendo saltare un memorandum d'intesa già firmato dalla China Communications Construction company con l'Autorità portuale. I cinesi sono invece dal 2016 stabilmente presenti a Vado Ligure con Cosco e Qingdao, insieme con i danesi di Maersk. Tornando a Taranto, l'investimento cinese sulla città non è il solo ad aver fatto discutere. Un'altra banchina di 1.900

metri è finita in mano ai turchi di Yilport Holding , controllata al 100% da Yildirim Holding che a propria volta possiede il 24% della francese Cma Cgn, al quarto posto nella classifica mondiale del trasporto container. Le alleanze Gli intrecci tra le varie società vanno tenuti presenti per capire le strategie che coinvolgono i porti italiani . Tra gli armatori esistono tre grandi alleanze: la 2M, che comprende la danese Maersk e la Msc dei fratelli Aponte (1.322 navi); la Ocean Alliance che mette insieme la Cosco, la Evergreen di Taiwan (che nel 2015 abbandonò il porto di Taranto) e la francese Cma Cgn, di cui abbiamo detto (1.200 navi). Infine c'è The Alliance, composta dalla tedesca Hapag Lloyd, dalla sudcoreana Hmm , dalla taiwanese Yang Ming e dalla giapponese One Ocean Network Express (643 navi). E se tra quelli che abbiamo definito armatori emergono nomi di terminalisti (cioè coloro che acquistano le concessioni nei porti) non si tratta di un errore. Ci sono sempre più compagnie marittime che sono riuscite a svilupparsi verticalmente espandendosi nel business dei terminal, dunque movimentano le merci e poi gestiscono in esclusiva le banchine dei porti dove farli sbarcare. Il

fenomeno viene bene descritto da **Confetra** nel suo Almanacco del trasporto: nel mondo quattro compagnie - Cosco, Maersk, Msc e Cma Cgm - hanno movimentato nel 2019 il 41,9% dei container nei porti, contro il 29,7% registrato dieci anni prima. Al primo posto della classifica mondiale troviamo Cosco, che ha movimentato 109,8 milioni di teu, con un aumento nel decennio del 199,2%. Maersk è terza con 84,2 milioni di teu (+48%), Mediterranean Shipping Company sesta con 50,8 milioni di teu (+209,8%) e Cma Cgm ottava con 26,1 milioni di teu (+125%). Sono cresciuti del resto anche i terminalisti «puri», ad esempio, la seconda società nella classifica mondiale è Psa (Singapore), che in dieci anni è cresciuta di trenta milioni di teu. Gli oligopolisti In Italia nel 2020, il 41,41% dei contenitori imbarcati e sbarcati nei porti italiani è passato attraverso i terminal controllati da Msc che, dopo avere «occupato» il porto di Gioia Tauro, ha preso piede anche in quelli genovese e triestino. In quest'ultimo, a inizio anno, sono entrati i tedeschi di Hhla con il tacito accordo del governo italiano che non ha opposto il «golden power». Il secondo operatore in Italia è invece il terminalista «puro» Psa,

che ha movimentato dal porto di Genova un milione 943 mila 965 teu. Al terzo posto un altro terminalista: Contship Italia, partecipata al 66,6% dal gruppo tedesco Eurokai. © RIPRODUZIONE RISERVATA



# Agorà 2021 la logistica volano della ripresa economica

**L**ogistica, infrastrutture, mobilità e trasporto merci sempre più decisivi per la competitività dell'economia nazionale. E' stato questo il tema principale dell'Agorà 2021 di **Confetra**.

Su questo punto nessun dubbio da parte di tutti gli ospiti che – a vario titolo – hanno preso parte alla “due giorni” voluta dal Presidente Guido Nicolini per celebrare i 75 anni di vita della Confederazione, e riflettere su PNRR e futuro dell'Italia. È stato lo stesso Presidente, nella sua Relazione all'Assemblea, a sottolineare quanto, in un'economia interconnessa e per un Paese privo di materie prime e che esporta semilavorati e prodotti finiti, la competitività del settore logistico rappresenti un asset fondamentale della competitività dell'intero Paese, della sua manifattura, delle sue strategie di posizionamento nel commercio internazionale e sui mercati globali.

Tema ripreso nei due interventi di inquadramento svolti, per la parte trasportistica da Ennio Cascetta e per la componente industriale da Massimo Deandreis, concordati nel sottolineare quanto logistica e manifattura debbano ripensarsi congiuntamente come un'unica filiera strategica in grado di proiettare i bisogni e le potenzialità del Paese nel Mondo. Necessariamente all'insegna della sostenibilità e della

regionalizzazione delle catene del valore globali.

Logistica green, Logistica digitale, connessioni, scenari di mercato: su questi quattro pilastri si è retto il confronto poi tra Zeno D'Agostino, Presidente dell'Associazione Europea dei Porti, Marcello Minenna Direttore di Dogane, Vito Grassi Vice Presidente Nazionale di Confindustria, e con il contributo di Fabrizio Dallari.

Tutti d'accordo: senza la costruzione di un ambiente “logistics friendly”, il Paese nel migliore dei casi rischia di diventare un nastro trasportatore strumentale alle esigenze trasportistiche altrui.

Occorre semplificare il quadro regolatorio che sovrastende le attività di trasporto-merci, dare competitività ed attrattività alle nostre “reti” ed ai nostri “hub”, puntare sul consolidamento aziendale in un comparto che conta 110 mila imprese, un milione di addetti, e che genera 80 miliardi di euro di fatturato annuo: il 9% del PIL del Paese. Infrastrutture, quindi, ma non solo. La Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, si è invece soffermata su come il Covid abbia spazzato via quella subcultura della decrescita felice; il Paese vuole rimettersi in cammino, ha voglia di crescere e di riprendersi il proprio futuro. La logistica di questa stagione storica

può e deve essere protagonista.

Nando Pagnoncelli ha presentato un aggiornamento del focus sul sentiment degli italiani rispetto alla ripresa ed al PNRR, evidenziando quanto sia cresciuta in questo ultimo anno e mezzo la considerazione diffusa verso il settore e la sua strategicità, ma anche quanto ci sia ancora da fare per dare definitivamente alla logistica il giusto peso economico nell'immaginario collettivo degli italiani.

Molto atteso l'intervento conclusivo del Ministro Enrico Giovannini che è ripartito proprio dal tema dell'Assemblea: le transizioni Digital e Green devono essere accelerate e devono essere vissute come politiche di sviluppo non di mitigazione. Per far ciò occorre anche accompagnare le imprese in un processo di crescita e consolidamento. “Entro la prossima primavera vorremo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta”.

Nel pre-Agorà, spazio alle celebrazioni per l'Organizzazione di rappresentanza di settore più grande e antica di Italia. La Vice Ministra Teresa Bellanova ha sottolineato quanto **Confetra** “sia stata, è e sarà tra i più preziosi interlocutori per le Istituzioni in tema di logistica, trasporti e infrastrutture, sapendo offrire anche oggi un grande contributo in questa appassionante e complessa stagione della vita Economica del Paese”. Il Ministro Andrea Orlando ha riconosciuto a **Confetra** il merito “di essere diventata, in questi anni, sempre più un importantissimo interlocutore sociale. Rappresentate oggettivamente un patrimonio per il Paese in termini di competenze in un ambito strategico quale quello trasportistico ed infrastrutturale”.

G.G.

# Logistica - economia reale binomio spesso dimenticato

**I**l PNRR, recentemente e definitivamente approvato in sede Ecofin, è giunto ai nastri di partenza. 61 miliardi di euro sono destinati ad investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica: oltre il 25% dell'intera dotazione economica del NGEU Italia. Risorse e riforme che si spalmano trasversalmente su 4 delle 6 Missioni che compongono il Piano Nazionale, e già questa è una notizia. Anzi, una doppia notizia: al nostro Settore è riconosciuto un ruolo assolutamente centrale per la ripartenza del Paese, ed una funzione trasversale a supporto dell'intero sistema economico nazionale. E' la prima volta nella storia recente del Paese, ed è un risultato nulla a fatto scontato. Quante volte l'abbiamo detto in questi anni: la logistica rappresenta una industry assolutamente particolare, una commodity strumentale all'intero tessuto produttivo nazionale, il sistema circolatorio dell'economia reale. Senza una logistica efficiente e competitiva, non potranno mai esserci consumi, investimenti e produzione industriale efficienti e competitivi. Quindi, logistica ed industria produttrice vanno ripensate insieme, come i due asset coerenti di un modello di sviluppo unitario e complessivo. Ne va del futuro del Paese, della sua capacità di presidiare con protagonismo i mercati globali. Resilienza, Digital Transformation, Green Transition, Economia delle Connessioni: il momento è ora. Siamo di fronte ad un bivio: imboccare la via

dello sviluppo che sposta le statistiche, e che ci consenta di archiviare definitivamente le tante diseconomie strutturali che tarpano le ali al Paese da oltre 30 anni, oppure vivacchiare sperando di recuperare - più o meno - rispetto al 2019 ed al pre-Covid. La vulnerabilità delle catene del valore e degli approvvigionamenti globali è ormai tema di dibattito pubblico, basti leggere le conclusioni dell'ultimo G7 in Cornovaglia. Il blocco di Suez per 10 giorni ha mandato il mondo in tilt. Ciò che oggi sta succedendo con l'impennata dei costi dell'elio, e quindi dei microchip, e che ha prodotto un grave rallentamento

stica a cucire fasi, momenti, passaggi.

Ecco la sfida: accompagnare il processo di ricostruzione economica del Paese ripartendo da un binomio, logistica - economia reale, troppo spesso in Italia dimenticato.

**Guido Nicolini**  
Presidente **Confetra**



**Guido Nicolini e Enrico Giovannini**



## Russo (Confetra): "Evitare di fare un uso pigro del Pnrr"

LINK: [https://www.transportonline.com/notizia\\_53038\\_Russo-\(Confetra\):-Evitare-di-fare-un-uso-pigro-del-Pnrr.html](https://www.transportonline.com/notizia_53038_Russo-(Confetra):-Evitare-di-fare-un-uso-pigro-del-Pnrr.html)

20 Dic 2021 Russo (Confetra): "Evitare di fare un uso pigro del Pnrr" Positivo che 62 miliardi siano destinati per la prima volta al settore di trasporti e logistica. Confetra ha appena celebrato i suoi 75 anni. Che bilancio avete fatto? "E' stato - spiega Ivano Russo, direttore generale della Confederazione - un momento toccante, 75 anni sono tanti, gli stessi della Repubblica italiana. La Confederazione, come ricostruisce un libro che abbiamo presentato, ha dato il suo contributo a ricostruzione post-bellica, liberalizzazione, nascita del cargo aereo, arrivo dei primi container, legge sulla portualità, legge sugli interporti. La storia di Confetra è un patrimonio dell'Italia, anche in questo momento in cui, in seguito al più forte choc economico del dopoguerra, il Paese ha bisogno di un ripensamento, come lo aveva 75 anni fa". Si può fare un parallelo fra allora e oggi? "Allora ci furono la nascita dell'Eni per una politica energetica autonoma, la politica di amicizia coi Paesi del Mediterraneo che ribaltò la mentalità coloniale creando

una rete di Paesi amici. Il parallelismo si trova nella necessità di reinventarsi i fondamentali. Allora l'Italia fece scelte profonde di politica industriale, anche adesso si va verso scelte profonde". Si riferisce al Pnrr? "Non bisogna fare un utilizzo pigro del Pnrr, a esempio pensando di tornare alla situazione del 2019, quando invece eravamo già in crisi. L'obiettivo non può essere tornare alla stagnazione di due anni fa. E' molto positivo che 62 miliardi su 322, fra Pnrr e fondo complementare, ossia il 25 per cento, sia destinato per la prima volta al settore di trasporti e logistica. E' un bene che per la prima volta si ponga il tema di una politica industriale per il settore della logistica. Finora si era ragionato soltanto in termini di infrastrutture e incentivi. Nel Pnrr c'è qualcosa di diverso". Che cosa? "Un tavolo software, un confronto col ministro che produce molto profitto. Un esempio è Uirnet, si pone fine a una storia poco felice che non aveva dato i risultati sperati. La partita della digitalizzazione del trasporto intermodale torna nelle mani del ministero. E

poi finalmente dopo sette anni si dà attuazione al regolamento sul Sudoco, lo sportello unico doganale. E ancora è importante la riforma del codice civile delle spedizioni. Sono alcuni esempi del tavolo software che sta cominciando a funzionare". Come vede il futuro della digitalizzazione in mano a Ram? "Quello che serve non è vendere servizi, ma attrezzare un hub che dia competitività al sistema. Che è già digitalizzato, dai porti agli interporti, c'è già l'infrastruttura: va messo tutto a dialogo". Leggi tutta la notizia Fonte: THE MEDI TELEGRAPH

## **Laghezza: “Abbiamo finalmente la possibilità di mettere in rete tutti i punti del nostro sistema infrastrutturale”**

“La Liguria può ambire a diventare una piattaforma logistica non solo del Nord Italia, ma in generale del Sud e centro Europa”

«Il Pnrr attuale, nella versione formulata dal governo Draghi, ha un focus particolare sul sistema infrastrutturale italiano, significativamente maggiore rispetto alla prima versione elaborata dal governo Conte», spiega Alessandro Laghezza, patron dell’omonima azienda con sede a La Spezia e presidente di Confetra Liguria. «Questo focus – prosegue - rappresenta una grande opportunità senza precedenti nella storia recente italiana e probabilmente senza neanche possibili ripetizioni, perché assegna risorse pari a 62 miliardi di euro da concentrare nello sviluppo di infrastrutture, ma anche in processi di trasformazione ecologica e digitale. La ritengo quindi una svolta epocale perché per la prima volta si concepisce il sistema infrastrutturale logistico come centrale per lo sviluppo del Paese e per la prima volta si assegnano risorse sufficienti per una modernizzazione complessiva che va dai porti sino a tutto il nodo stradale, ferroviario ed interportuale».

### **Quali sono le principali opportunità per le nostre infrastrutture?**

«Le principali opportunità – aggiunge - sono quelle di mettere in rete tutti i vari punti del nostro sistema infrastrutturale e logistico, ossia creare tutte le connessioni ed interconnessioni tra i porti che sono di per sé, in alcuni casi, delle eccellenze non adeguatamente collegati ai territori retrostanti. Quello che si può fare, quindi, è di mettere in rete sia fisicamente che digitalmente i porti con i loro bacini di riferimento, ossia i luoghi di destinazione delle merci e i retroporti con la possibilità di connettere non solo il mercato italiano con la rete portuale, ma anche le destinazioni d’oltralpe dell’Europa centrale. A loro volta i porti devono essere adeguati al gigantismo navale attraverso investimenti mirati e non a pioggia che ne valorizzino l’efficienza, credo che qui l’esempio più evidente sia quello della realizzazione della diga di Genova».

### **Quando si vedranno i frutti dei primi investimenti?**

«I primi investimenti li potremmo vedere nella seconda metà di questo decennio qualora la pubblica amministrazione e i processi decisionali esecutivi si rivelino all’altezza del grande respiro del Pnrr qualora vengano mantenute quelle tempistiche che il Pnrr stesso considera come essenziali, ossia la conclusione dei lavori nel 2026. Ci saranno sicuramente lavori accessori che verranno completati dopo, ma ad esempio noi consideriamo che la dorsale del terzo valico (Genova-Milano) possa essere efficace sicuramente in quei tempi. Sicuramente entro quei termini potranno essere realizzati i necessari collegamenti di ultimo miglio delle principali realtà portuali italiane con il loro immediato hinterland e noi, in particolare dal nostro punto di osservazione spezzino, speriamo che

quanto meno siano realizzati dei lotti funzionali della Pontremolese che rappresenta un'infrastruttura di valenza fondamentale per il territorio».

### **Quali sono le opportunità per i porti liguri?**

«Le principali opportunità per i porti liguri sono sicuramente quelle di diventare una piattaforma logistica non solo del Nord Italia, ma in generale del Sud e centro Europa. La mia visione, come spedizioniere operatore logistico, non è quella di puntare solamente su porti di transito, ma di valorizzare anche le aree retroportuali sia con importanti centri logistici che con zone logistiche semplificate dove le merci possono essere stoccate, trasformate, assemblate e dopo distribuite anche in regime di sospensione doganale, creando così un retroporto ad alto valore aggiunto che sia di complemento alle attività portuali e che quindi consenta ad una parte della ricchezza che si origina dai porti di restare sul territorio».

L'AGORA DI CONFETRA

# La logistica è pronta a un **FUTURO NUOVO**

■ Gian Carlo Lanzetti

**Confetra** festeggia 75 anni di attività e riflette sul ruolo e sul futuro della logistica. Che deve essere più funzionale, ma anche più sostenibile. Occorrono però investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo e green

75 anni di **Confetra**, festeggiati in occasione dell'evento "Dal Pnrr al futuro: Le transizioni green e digitale. Le sfide della Logistica Italiana", cadono in un momento cruciale per l'economia italiana, grazie ai fondi del Pnrr, ma non solo. "Tutte le indicazioni - ha puntualizzato a questo proposito Lorenzo Tagliavanti, Presidente Camera di Commercio di Roma nella introduzione dei lavori - lasciano prevedere un periodo di sviluppo. Entro il primo quarter del 2022 si prevede di recuperare totalmente la perdita dovuta alla pandemia, per poi procedere in una fase di crescita che si preannuncia robusta, se si sapranno usare in modo appropriato i fondi messi a disposizione dalla Commissione Europea e quelli aggiuntivi del governo italiano, a cominciare da quelli della legge di Bilancio. Tutto dipenderà da come si useranno questi fondi. Se usati bene ogni euro investito genererà 1,5 euro di sviluppo economico; se usati male invece a ogni euro investito corrisponderà solamente 0,5 euro di sviluppo. L'Europa ha accolto le istanze di cambiamento della politica economica, adesso spetta ai singoli Paesi dare attuazione alle nuove

direttive. Per l'Italia si tratta di una opportunità storica per risolvere una volta per sempre molti dei nodi che

hanno in passato frenato l'evoluzione economica e di una logistica in sintonia con i 'nuovi tempi'".

## Una logistica riveduta e corretta

Cosa fare per un rilancio della logistica lo ho spiegato con ricchezza di proposte e di argomentazioni **Guido Nicolini**, Presidente di **Confetra**. Il nostro Paese, come sanno bene gli addetti ai lavori, non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. Il Logistic Performance Index della Banca Mondiale e la 19ma posizione dell'Italia in quella graduatoria - prima la Germania, nelle prime dieci posizioni ci sono poi Olanda, Francia, Belgio, UK, Austria, solo per citare alcuni dei nostri competitors - è ancora oggi solo una analisi per pochi. Altrove non è così. "Negli altri



**Guido Nicolini**, Presidente di **Confetra**: "la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale"

Stati europei - ha chiosato Nicolini - le reali liberalizzazioni del mercato iniziate nei primi anni Novanta hanno favorito l'evolversi di grandi Campioni Nazionali leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di tutto ciò è avvenuto. Oggi la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l'intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. Da noi la media è del 73%, e finché sarà prevalentemente il compratore estero 'a venire a prendere la merce' la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Viceversa, la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di



far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi

logistici possono estendere la loro gittata commerciale". Inoltre in uno scenario in cui l'impatto ambientale diverrà sempre più un fattore imprescindibile di competitività, le imprese produttrici e commerciali dovranno anche garantirsi una logistica sostenibile. Abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con un quarto dei volumi tedeschi, come ben descritto in un recente discussion paper prodotto da Isfort e dedicato alle prospettive del trasporto combinato: ciò significa un'offerta di sezione stradale debole e frammentata. E se dall'autotrasporto si sposta lo sguardo all'intero settore logistico e del trasporto merci, i dati macro non cambiano di molto. "Su 110 mila imprese operanti in Italia - ha precisato Nicolini - circa l'85% ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa. Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la 'transizione digitale' rischia di essere un miraggio. Investono le imprese che hanno

liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Il rischio è che innovi in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa produttiva 3D, connettività 5G e gestione di Smart e Big Data, soltanto l'impresa che è già ben posizionata sui mercati, che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all'estero, che ha un numero di addetti e fatturati adeguati alle sfide complesse dei tempi in un unico grande mercato che è il mondo intero. Le Pmi che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l'offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate. In quest'ottica serve una "politica industriale" per la logistica, una Logistica 4.0 che - sul modello di Industria 4.0 - si ponga l'obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Non con meri sussidi, non

ci interessa sopravvivere ed io penso

che neanche sia possibile. Bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo, green".

### **Più servizi di mobilità Ict-based**

La sostenibilità è stata uno degli argomenti sviluppati da Ennio Cascetta, Professore ordinario di Infrastrutture e Sistemi di Trasporto presso l'Università Mercatorum. "Oggi - ha detto - si emette di più per il trasporto che per produrre, il rapporto è di 2 a 1. In questo scenario l'Europa sta riappropriandosi del ruolo svolto negli ultimi secoli: essere l'ispiratrice del mondo in questa transizione ma stavolta il compito è arduo. Risulta infatti difficile abbattere o contenere i costi delle emissioni. Sono 'Hard to abate' questi costi per una molteplicità di fattori. Approvvigionamento e distribuzione sembrano non essere problemi delle industrie che producono, e quindi c'è poca collaborazione per un gioco di squadra. Inoltre si ha a che fare con una struttura basta solo sul prezzo e su un approccio sempre più franco fabbrica". Che

fare? Cascetta suggerisce di agire sulla leva dei servizi in attesa che vengano colti gli obiettivi fissati dalla Comunità di trasportare su ferrovia il 30% delle merci entro il 2030 e il 50% entro il 2050. Cambiare il parco automezzi non basta. Bisogna pensare a nuovi servizi di mobilità, di cui la guida assistita e autonoma è uno. Ovvero agli Adas-Advanced Driver Assistance Systems. "A mio avviso - puntualizza l'accademico - la vera novità sta nei servizi Ict-based: sapere dove ogni mezzo sta e dove ogni pacco si trova oggi è possibile e questa cosa può essere di aiuto alla ottimizzazione dei trasporti. La mobilità as a service è appena agli inizi ma può svolgere un grande ruolo di efficientamento dei trasporti. Così come la richiesta della certificazione di sostenibilità, per evitare la proliferazione di protocolli diversi. Questa certificazione oggi è appannaggio di poche imprese".

Tutte le imprese di logistica sono quindi chiamate ad uno sforzo supplementare, di rivisitazione della loro mission e della loro operatività. È uno dei messaggi forti lanciati

da Massimo Deandrei, Presidente GEI- Gruppo Economisti di Impresa. "Il Covid ha mostrato la

vulnerabilità della Supply Chain, come documentano i molti casi di reshoring (rientro a casa di aziende che in precedenza avevano delocalizzato, come in Cina e Vietnam), che hanno implicazioni profonde sull'attività logistica. Cito solo due casi: Ikea ha spostato la sua produzione dall'Asia alla Turchia, i Benetton dall'Asia ai Paesi del Mediterraneo. Le dinamiche sullo shipping marittimo sono evidenti: si crea per esempio una opportunità di crescita per il Short Sea Shipping che agevola il nostro Paese, che non a caso in questo settore ha una share del 34% nel bacino del Mediterraneo, la più alta". Anche per Deandrei la sostenibilità si appresta a diventare un fattore strategico. Recenti survey dicono che il 52% dei clienti mostra un alto grado di sensibilità verso la sostenibilità.

"È mia convinzione che le aziende sostenibili attribuiranno sempre maggiore importanza alla scelta dei partner logistici. Inoltre il mondo che uscirà dal Covid sarà più complesso del precedente per tutti i player della logistica, in considerazione anche nel nuovo assetto geoeconomico e geopolitico dei commerci e delle rotte".

### **Strategie logistiche da armonizzare alle nuove dinamiche**

Cosa significano tutti questi cambiamenti in pectore? Per Zeno D'Agostino, Amministratore Unico Ram SpA (porto di Trieste), è indubbio che le strategie degli operatori vadano armonizzate alle nuove dinamiche. Non farlo è rischioso e controproducente. Per quanto riguarda i porti, ad esempio, sarebbe opportuno adottare assetti organizzativi da One Stop

Floor, ovvero avere capacità produttiva e magazzini il più possibile nelle vicinanze. Anzi occorrerebbe andare oltre: avere terminali e spazi in cui potersi localizzare. "In un momento così caotico - ha avvertito - è però necessario che anche

le Istituzioni dei porti si diano assetti nuovi: non basta più essere regolatori ma anche governatori delle attività portuali”.

Dal canto suo, Marcello Minenna, Direttore Generale Agenzia Accise, Dogane e Monopoli, richiama l'attenzione su una maggiore spirito di

squadra, e non solo nel settore marittimo. “Con lo Sportello Unico Doganale - ha ricordato - abbiamo compiuto un grande passo in avanti, grazie anche al fattivo contributo delle Associazioni di categoria come

**Confetra**, ma bisogna andare oltre pensando a nuove procedure e anche provvedimenti di urgenza a favore dei soggetti logistici, anche se fare questo lavoro in modo proattivo risulta sempre più difficile”.

La rivalutazione della progettualità, anche al di fuori della logistica, è auspicata da Vito Grassi, Vice Presidente Confindustria. Si tratta di una azione che dovrebbe mirare, ha argomentato, a ridare slancio alla internazionalizzazione delle imprese e ai processi di ristrutturazione aziendali finalizzati possibilmente a forme di partnership con i clienti e a essere centri di legalità per la PA.

### Come contrastare l'impennata dei costi

Il delicato problema dei costi e della loro dinamica accentuata è stato invece l'argomento sviscerato da Fabrizio Dallari, Professore Ordinario di Logistica e Supply Chain Management presso la Liuc. Cosa fare? “Non esiste una soluzione tout court. Occorre agire su più leve perché questo è la nuova normalità con cui fare i conti. Sicuramente è necessario fare un maggiore ricorso alla automazione dei magazzini, anche per la carenza di spazi esistenti in Italia: i 36 milioni di mq di magazzini non bastano più. Poi non ci son magazzinieri, così come mancano autisti. I miglioramenti dei processi in una logica di digitalizzazione possono dare una mano al contenimento dei costi, così come politiche di rivisitazione degli im-

ballaggi in legno che hanno avuto

costi esplosivi come quelli dei pallet: da 7 a 20 euro l'uno. Quindi avanti con il reshoring anche in un'ottica di contenimento dei costi, di completamento delle infrastrut-

ture, di riduzione dei tempi amministrativi ma soprattutto bisogna investire sulla automazione dei processi che, sotto l'aspetto dei costi, considero più importante della sostenibilità”. ■



Lorenzo Tagliavanti, Presidente Camera di Commercio di Roma: “Entro il primo quarter del 2022 si prevede di recuperare totalmente la perdita dovuta alla pandemia, per poi procedere in una fase di crescita che si preannuncia robusta, se si sapranno usare in modo appropriato i fondi a disposizione”



Ennio Cascetta, Professore presso l'Università Mercatorum: La mobilità as a service è appena agli inizi ma può svolgere un grande ruolo di efficientamento dei trasporti. Così come la richiesta della certificazione di sostenibilità, per evitare la proliferazione di protocolli diversi”



Fabrizio Dallari, Professore Ordinario di Logistica e Supply Chain Management presso la Liuc: “È necessario fare un maggiore ricorso alla automazione dei magazzini, anche per la carenza di spazi esistente in Italia: i 36 milioni di mq di magazzini non bastano più”



Vito Grassi, Vice Presidente Confindustria ha auspicato una rivalutazione della progettualità. Obiettivo: ridare slancio alla internazionalizzazione delle imprese e ai processi di ristrutturazione aziendali



Massimo Deandrei, Presidente GEG-Gruppo Economisti di Impresa: “Il Covid ha mostrato la vulnerabilità della Supply Chain, come documentano i molti casi di reshoring, che hanno implicazioni profonde sull'attività logistica”



Zeno D'Agostino, Amministratore Unico Ram SpA: “In un momento così caotico è necessario che anche le Istituzioni dei porti si diano assetti nuovi: non basta più essere regolatori ma anche governatori delle attività portuali”

### Confetra: una storia lunga 75 anni

Confetra, costituita il 13 aprile 1946, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari. Il sistema organizzativo confederale è composto dalla Confetra, da 22 Federazioni nazionali di settore e da numerose Associazioni territoriali. Confetra assiste le Federazioni Nazionali nella stipula dei contratti collettivi di lavoro dei settori rappresentati e sottoscrive accordi e protocolli interconfederali e governativi su tutti i principali argomenti di politica del lavoro. Inoltre Confetra è presente direttamente o tramite le proprie associate, nei principali organismi pubblici e governativi e fa parte di numerosi Enti collaterali Nazionali ed organismi di rappresentanza internazionale.



Nando Pagnoncelli, presidente di Ipsos, ha presentato la nuova ricerca sul sentiment del Paese rispetto al PNRR: cresce la consapevolezza del ruolo strategico della logistica, ma c'è ancora molta strada da compiere affinché al settore sia riconosciuto il giusto peso economico che gli spetta



Marcello Minenna, Direttore Generale Agenzia Accise, Dogane e Monopoli: "Con lo Sportello Unico Doganale abbiamo compiuto un grande passo in avanti, ma bisogna andare oltre pensando a nuove procedure e anche provvedimenti di urgenza a favore dei soggetti logistici"



Raffaella Paila, presidente della commissione trasporti della camera dei Deputati ha chiuso i lavori dell'appuntamento romano: "Il PNRR ha finalmente cancellato la cultura del non fare"

“Obiettivo prioritario: recuperare il terreno perso”

## Nuovo Piano per la Logistica: sì ma quando?

Nel suo intervento, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini ha accennato a un Nuovo Piano della Logistica ma non ha fornito anticipazioni. Ha preferito richiamare l'attenzione sulla sfida digitale che investe la logistica. "Siamo ancora indietro rispetto al desiderata competitivi. Occorre insistere di più su interventi che investano i processi lungo tutta la filiera, con uno sforzo di cooperazione senza precedenti rispetto al passato". In ogni caso, ha aggiunto, entro la prossima primavera vorremmo essere pronti a varare un provvedimento quadro che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività del settore. Su questo, apriremo un tavolo specifico di confronto con le Parti Sociali in ambito Consulta".

Il Ministro ha anche più volte richiamato l'attenzione sul fatto che il Pnrr deve proiettare il Paese, verso quel Green Deal auspicato a livello europeo finanziando i progetti esistenti, auspicando da parte di tutti i partecipanti un cambiamento di mentalità e uno spirito di adattamento sconosciuti in passato. I soldi ci sono e l'appuntamento è al 2026 per le verifiche.



Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

## L'invito di Guido Nicolini

“Le nostre imprese sono pronte a sostenere lo shift modale per integrare al meglio gomma e ferro accrescendo la quota modale di quest’ultimo. Pronte a far propri gli obiettivi del Green New Deal e degli accordi di Parigi. Pronte a raccogliere la grande sfida della Via della Seta e della nuova Agenda delle relazioni Transatlantiche che l’Amministrazione Biden annuncia di voler porre in essere, superando l’odiosa stagione delle guerre commerciali e dei dazi. Pronte a rendere concreto il salto di qualità che il Sistema portuale italiano intende compiere per scalare posizioni in Europa e nel Mediterraneo. Pronte a impegnarsi in un patto per una prospettiva economica condivisa – come chiesto dal Presidente Draghi – per rendere questa crescita duratura e sostenibile. Affinché, come ha sottolineato il Governatore Visco, il rimbalzo del Pil del 6% - un dato che va letto alla luce della forte contrazione dello scorso anno – si consolidi e ci consenta di riuscire il più velocemente possibile a ridurre il peso del debito pubblico. E da questo punto di vista ribadisco l’importanza della logistica, richiamando che a livello mondo sono sotto gli occhi di tutti le conseguenze che l’interruzione delle catene di approvvigionamento internazionali sta provocando sull’economia, in particolare sul rialzo dell’inflazione. Per portare avanti questo programma ambizioso dobbiamo sentirci tutti parte di una stessa squadra, l’Italia, che vuole tornare nel Mondo a fare sentire la propria voce - dal punto di vista produttivo, commerciale e, naturalmente, logistico”.

Guido Nicolini

# Trasporto merci, Mise: pronto il regolamento per lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO)



(Teleborsa) - Attuare lo ' Sportello Unico Doganale e dei Controlli' (SUDOCO) per semplificare, velocizzare e rendere trasparenti le procedure per i controlli delle merci in entrata e in uscita dall'Italia e aumentare la competitività della rete logistica nazionale nei porti e negli aeroporti. Il regolamento per il funzionamento dello Sportello Unico è contenuto nel decreto del Presidente della Repubblica approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 23 dicembre e diventerà operativo dopo la sua pubblicazione sulla Gazzetta

Ufficiale . Le disposizioni estendono la competenza dello Sportello Unico Dogale a tutti i controlli connessi all'entrata e all'uscita delle merci, favorendo in questo modo l'adeguamento del sistema nazionale alle raccomandazioni emanate a livello internazionale che prevedono la trasmissione delle informazioni da parte degli operatori una sola volta (principio del 'once only') attraverso un'interfaccia unica (single window) e la necessità di eseguire i controlli contemporaneamente e nello stesso luogo.

“Lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli favorirà l'intera filiera del trasporto delle merci, dai produttori agli autotrasportatori, assicurando il dialogo telematico e il coordinamento tra le amministrazioni e gli organi dello Stato e gli operatori economici interessati”, ha spiegato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini . “Il SUDOCO – ha aggiunto - attua una delle riforme previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

I servizi messi a disposizione dal portale SUDOCO offrono agli operatori economici un'interfaccia unica per l'attivazione dei procedimenti e dei controlli necessari all'entrata e all'uscita delle merci nel e dal territorio nazionale, la tracciabilità dello stato di avanzamento dei controlli e la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti. Parallelamente, l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli assume il ruolo di coordinamento dei procedimenti e dei controlli attraverso il portale, che diventa lo strumento per assicurare l'interoperabilità tra amministrazioni e organi dello Stato. Attraverso il portale gli operatori avviano le procedure per le formalità doganali e le amministrazioni interessate provvedono al rilascio di certificazioni, autorizzazioni e licenze grazie all'interoperabilità tra i sistemi. Gli operatori possono consultare in tempo

reale sul portale lo stato di avanzamento delle procedure fino alla loro conclusione e non dovranno presentare alcuna documentazione all'Ufficio doganale, mentre i controlli verranno espletati contestualmente alla presentazione della merce e nello stesso luogo.

Ulteriori misure di semplificazione amministrativa potranno essere introdotte per agevolare le imprese che operano nelle zone economiche speciali ( Zes ) e nelle zone logistiche semplificate ( Zls ). Le Autorità di sistema portuale e le società di gestione aeroportuale forniranno a titolo gratuito, one necessario, il supporto logistico e infrastrutturale per agevolare il traffico delle merci e per lo svolgimento dei compiti dello Sportello Unico Dogale e dei Controlli. ERROR:

<https://www.repstatic.it/cless/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Varato il provvedimento che riunisce tutti i controlli alla frontiera  
**Confetra:** «Ogni anno le lentezze del sistema ci costano 30 miliardi»

# Burocrazia e trasporti, via allo Sportello unico per la merce in dogana Adesso c'è il decreto

**IL CASO**

Francesco Margiocco / GENOVA

**M**anca solo la firma di Sergio Mattarella e il decreto che istituisce lo Sportello unico doganale sarà in vigore. Per gli operatori della logistica, che lo chiedono da anni, e da anni continuano a pagare lo scotto di una burocrazia elefantiaca senza eguali in Europa, è una svolta. Meglio sarebbe dire, sarà una svolta. Lo Sportello unico doganale e dei controlli, che un acronimo abbrevia in Sudoco, esiste sulla carta, nel decreto del Presidente della Repubblica di prossima pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. «Perché diventi operativo, il cammino è ancora lungo e in salita», dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spedipor-**to**, l'associazione degli spedizionieri di Genova.

Caso unico nell'Unione europea, l'Italia sottopone le merci in transito a un fuoco di fila di controlli da parte di tanti, troppi, diversi uffici. «Soltanto in porto, ci sono 133 procedimenti di controllo che coinvolgono 17 pubbliche amministrazioni», riassume Ivano Russo, direttore generale di **Confetra**, Confederazione generale di trasporti e logistica. «Su tutta la catena logistica, i controlli

salgono a 440, le pubbliche amministrazioni coinvolte a 26». Ogni anno, spiega Rus-

so, «perdiamo circa 30 miliardi di euro, in termini di mancato guadagno, per colpa del gap infrastrutturale rispetto ai porti del Nord Europa, e per colpa di questa burocrazia che rallenta i traffici».

Il Sudoco dovrebbe alleggerire, e di molto, questa bolletta che affligge il settore logistico. «L'Agenzia delle dogane e dei monopoli svolgerà la funzione di sportello unico. Non dovremo più confrontarci con 17 o 26 diversi

uffici, ma con uno solo, come accade nel resto d'Europa», spiega Russo. Con il Sudoco gli operatori trasmettono tutte le informazioni sulle merci in uscita e in entrata una sola volta, principio europeo del "once only", e attraverso un'interfaccia unica, principio della "single window". «Adeguerà il sistema nazionale a quello di Paesi come Spagna, Germania, Olanda, Belgio, dove i controlli sono eseguiti contemporaneamente e nello stesso luogo», spiega Botta. «Favorirà l'intera filiera del tra-

sporto delle merci, dai produttori agli autotrasportatori, assicurando il dialogo telematico e il coordinamento tra le amministrazioni, gli organi dello Stato e gli operatori economici interessati», ha spiegato in conferenza stampa il ministro delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, Enrico Giovannini.

Come il gioco enigmistico che gli somiglia nel nome, il Sudoco ha le sue complicazioni. Gli operatori della logistica lo aspettano dal 2003,

quando una legge lo ha istituito senza però disciplinare il necessario coordinamento tra le pubbliche amministrazioni, al quale ha provveduto una seconda legge di tredici anni successiva, il decreto legislativo 169 del 2016. Dopo un'attesa di altri cinque anni, il decreto presidenziale di oggi dà attuazione a quella legge, ma non è ancora finita. «Per tradurre la legge in pratica, ora le pubbliche amministrazioni dovranno uniformarsi e l'Agenzia delle dogane e dei monopoli dovrà costruire una piattaforma telematica che sappia dialogare con tutte le amministrazioni e che funzioni da singola finestra per gli operatori», spiega Botta. «L'uniformità delle pubbliche amministrazioni è tutta da costruire, la piattaforma telematica è stata appena abbozzata».—

«Manca la piattaforma telematica, e bisognerà uniformare gli uffici»  
avverte **Spedipor-**to****

**133**

i controlli sulle merci che transitano nei porti, 17 i diversi uffici coinvolti

**18**

gli anni trascorsi dalla legge del 2003, che ha istituito lo Sportello, ad oggi

## Logistica

### Sanilog vara il suo nuovo Piano Sanitario

**La copertura, attiva dal 1 gennaio, prevede l'introduzione di diverse prestazioni aggiuntive. Lazzeri: "Rispondiamo alle esigenze dei lavoratori"**

Introduzione di nuove prestazioni per lenti occhiali e a contatto e implantologia dentale, aumento dei massimali tra cui quello del pacchetto maternità e ampliamento della tipologia di esami nell'alta specializzazione.

Sono alcune delle novità più significative del nuovo Piano Sanitario di Sanilog, il fondo integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per il personale dipendente del settore cui si applica il contratto collettivo nazionale del lavoro logistica, trasporto merci e spedizione.

La nuova copertura sanitaria, attiva dal 1° gennaio 2022, consentirà agli iscritti al Fondo di beneficiare di un'offerta sanitaria più completa e, allo stesso tempo, di affrontare le spese per la propria salute potendo contare su maggiori risorse a disposizione.

Tali importanti risultati sono il frutto del lavoro di confronto tra gli organi collegiali di Sanilog e UniSalute e Aig-Odontonetwork, le compagnie assicurative che per il fondo erogano rispettivamente le prestazioni sanitarie e assistenziali e quelle odontoiatriche.

"Il nuovo piano sanitario nasce dall'analisi delle specifiche esigenze sanitarie dei dipendenti del settore logistica, trasporto merci e spedizione, emerse da uno studio realizzato da un comitato medico-scientifico costituito per l'occasione, e tiene conto anche di alcune delle richieste più frequenti delle lavoratrici e dei lavoratori stessi - commenta Piero Lazzeri, al terzo mandato consecutivo come Presidente di Sanilog - Siamo particolarmente soddisfatti della nuova copertura sanitaria perché garantisce ai nostri iscritti un sostegno ancora migliore alla propria spesa sanitaria privata".

"La definizione del nuovo Piano Sanitario è stata possibile grazie all'incremento delle risorse destinate alla sanità integrativa nell'ultimo rinnovo contrattuale del settore dello



*Piero Lazzeri, presidente di Sanilog*

scorso maggio - aggiunge Michele De Rose, Vicepresidente Sanilog - Tale crescita è la conseguenza della maggiore consapevolezza dell'importanza della sanità integrativa quale strumento di tutela a disposizione dei cittadini a supporto del fondamentale operato del sistema sanitario pubblico. Un valore concreto e tangibile resosi ancor più evidente in questo particolare momento di emergenza pandemica".

Istituito nel 2011 per volontà delle organizzazioni sindacali e di quelle datoriali, Fondo Sanilog conta oggi circa 210.000 iscritti del settore trasporti, logistica e spedizione (+21% sul 2020), per un totale di oltre 8.000 aziende aderenti (circa +8% sul 2020).

## Moretto (Fedespedi): “Un anno di conquiste importanti per gli spedizionieri italiani”

*Contributo a cura di Silvia Moretto \**

*\* presidente Fedespedi*

Il 2021 è stato un anno del tutto particolare, direi di passaggio. La voglia di ripartire ha fatto accelerare l'economia: già a settembre il PIL mondiale era tornato ai livelli pre-Covid. L'ultimo outlook economico dell'OCSE prevede una crescita del PIL mondiale pari a +5,6% nel 2021, +4,5% nel 2022 e + 3,2% nel 2023. Le previsioni per l'Italia parlano di una forte rimbalzo nel 2021 (+6%) e una crescita più moderata nei prossimi due anni: +4,6% nel 2022 e +2,6% nel 2023. Con la crescita economica è tornata anche l'inflazione, soprattutto negli Stati Uniti, In generale, sulla quale pesa il repentino ritorno dei consumi a livelli “normali” e le difficoltà delle catene globali di approvvigionamento nel tenere il passo della domanda. Il perdurare della pandemia ha, infatti, messo in luce tutta la fragilità dell'attuale organizzazione della supply chain globale e del modello economico ad essa sotteso e ha reso ancora più urgente da parte dei Governi dei Paesi industrializzati e in via di sviluppo l'esigenza di mettere logistica e reti di connessione al centro della propria politica estera, economica, industriale.

Oggi l'Italia, grazie al PNRR – che significa risorse ma anche nuova occasione di dialogo e scambio di visioni tra istituzioni e forze economiche del Paese – ha la grande opportunità di ripensare la propria logistica e le proprie infrastrutture in chiave strategica. Un'opportunità che Fedespedi e il nostro sistema Confederale ha l'obiettivo di sfruttare appieno. Notizia di pochi giorni fa, la Commissione Bilancio della Camera, dopo un lungo e proficuo dialogo con il MIMS e il Ministero di Giustizia, ha approvato la nostra proposta di aggiornamento e ammodernamento della disciplina sul contratto di spedizione contenuta nel Codice civile.

Si tratta di un risultato importante per Fedespedi, frutto dello studio e dell'impegno pluriennale del Legal Advisory Body di Fedespedi, guidato dal Presidente **Ciro Spinelli**, e del lavoro congiunto con Confetra a livello istituzionale – che aveva già portato all'approvazione della proposta presso il CNEL, nel quadro delle tre proposte di legge per la semplificazione della normativa del sistema della logistica italiana presentate dalla stessa Confetra. Finalmente viene riconosciuto e recepito nel nostro ordinamento il valore dell'evoluzione che il settore delle spedizioni ha avuto negli ultimi 70, 80 anni; finalmente la logistica italiana esce dal provincialismo e dallo schiacciamento su un'unica modalità (strada), che l'hanno contraddistinta fino ad oggi da un punto di vista normativo. In particolare, viene riconosciuto il valore strategico della parte software della supply chain logistica, del quale gli spedizionieri sono nodo fondamentale. Questa innovazione sarà un booster di competitività per le imprese di logistica e spedizioni e va nella direzione tracciata dal MIMS, che in occasione dell'Agorà Confetra ha annunciato di voler varare in primavera un provvedimento quadro

che affronti e provi a sciogliere i tanti nodi immateriali e regolatori, il software logistico appunto, che minano la competitività della logistica italiana. Il dato estremamente positivo, per il Paese, sta nel fatto che il Governo abbia riconosciuto senza pregiudizi la bontà tecnica e il valore di una proposta dal basso, che ha l'obiettivo di semplificare, chiarire, modernizzare la disciplina del contratto di spedizioni. Questo è l'esito di una cultura del dialogo della quale la politica si è riappropriata in questa nuova stagione di rinnovamento; questo è il contributo che le rappresentanze associative possono dare alla crescita e allo sviluppo del Paese nei prossimi anni.

Un'altra "battaglia" confederale vinta in questo 2021 è quella del Sudoco, approvato dal Consiglio dei ministri, sempre nel quadro degli obiettivi del PNRR, e del quale stiamo solo aspettando la firma del regolamento.

Se il 2021 ci ha riservato grandi risultati e grande soddisfazione per il lavoro di squadra che siamo stati in grado di esprimere, il 2022 non sarà certo meno impegnativo: l'utilizzo di laboratori di analisi convenzionati per velocizzare la fase dei controlli merceologici, l'interoperabilità dei Port Community System (che è un concetto che deve valere anche per quanto riguarda i sistemi e le reti digitali degli aeroporti) e l'E-CMR. Ma anche incentivi e investimenti diretti alle imprese per digitalizzazione, formazione e nuove competenze.

Proprio su questi temi Fedespedi ha avviato a cavallo tra il 2020 e il 2021 un importante progetto che ha visto la pubblicazione della ricerca "*Disclosing the Forwarding World*" (disponibile sul sito [www.fedespedi.it](http://www.fedespedi.it)), studio sull'evoluzione delle professioni nel settore delle spedizioni internazionali nei prossimi 3-5 anni, realizzato in collaborazione ODM Consulting (Gi Group) dal Training & Development Advisory Body di Fedespedi sotto la guida del Presidente Guglielmo Davide Tassone. Un progetto che verrà sviluppato e ulteriormente implementato anche nel 2022.

## LINK TV

AITI Convegno nazionale 3 dicembre Speciale

<https://youtu.be/JFjA4MQvEOc>

19-12-21 Ore 11.30, Ivano Russo a TG3 RegionEuropa. Si parla di PNRR e Logistica



21-12-21 Ore 18.15, al Focus Economia di Radio 24, si discute di Logistica, Trasporto e ripartenza. Un primo bilancio del 2021. Ospite Ivano Russo

