



RASSEGNA STAMPA

Giugno 2020

TRA GLI "INVISIBILI" DEL CORONAVIRUS CI SONO GLI AUTOTRASPORTATORI E I LAVORATORI DELLA FILIERA DELLA LOGISTICA

Giuliano Balestreri, Gianni Antoniella per www.huffingtonpost.it

Tra gli “invisibili” del coronavirus ci sono gli autotrasportatori e tutti i lavoratori della filiera della logistica: un sistema che vale circa il 9% del Pil (poco più di 150 miliardi di euro l’anno) e mobilita 1,5 milioni di posti lavoro diretti con un milione di operatori indiretti attraverso l’indotto di 95mila aziende attive. Lo scenario, post emergenza pandemia, è terribile: “In autunno rischiamo di bruciare 300mila occupati” dice preoccupato Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

D’altra parte per il settore il momento è drammatico nonostante l’attività non si sia mai fermata per garantire durante la pandemia gli approvvigionamenti al Paese. A essersi fermati, invece, sono stati i pagamenti da parte dei committenti, chi affida le proprie merci ai camion per spostarle da una parte all’altra del Paese. Infatti **hanno smesso di saldare le fatture quasi tutti i grandi gruppi:** dall’abbigliamento alla manifattura. “Fare l’elenco di chi non paga più è quasi impossibile: faccio prima a dire che continuano a pagare regolarmente solo il comparto farmaceutico e l’alimentare” rivela un imprenditore del settore che chiede di rimanere anonimo.

La situazione è delicata perché **fermare la logistica rischia di creare un corto circuito drammatico** per l’intero sistema Paese: si fermerebbe un comparto che tiene in piedi l’economia italiana, le aziende tricolori andrebbero fuori mercato e alla fine ne andrebbe anche della sicurezza nazionale. Di colpo non solo si svuoterebbero i supermercati, ma si dovrebbero spegnere anche gli altiforni per mancanza di materie prime e l’intera struttura economica rischierebbe il tracollo.

“Il nostro settore – dice Russo – è strettamente interconnesso al funzionamento del Paese. Sotto il cappello dell’autotrasporto e della logistica rientra chi scarica i container in porto; chi preleva le merci per stocarle nei grandi poli; chi li porta nei magazzini di prossimità e chi consegna coprendo l’ultimo miglio”. C’è quindi il trasporto a servizio dell’industria e quello per i consumatori: **un’attività che non si è mai interrotta** anche per senso di responsabilità, ma che fatica a sopravvivere. “I pagamenti delle nostre fatture dovrebbero essere a 60 giorni, ma adesso abbiamo ritardi che possono arrivare anche a sei mesi” dice il direttore generale di Confetra. Qualcuno, addirittura, confida di committenti che non sarebbero in grado di pagare prima dell’anno prossimo.



34

L'Economia d'Italia

L'Economia

LIGURIA

L'authority dei porti di Genova e Savona si è impegnata in questo difficile 2020 in una campagna di comunicazione per ripetere al mondo che gli scali liguri sono sempre stati e restano aperti. In ogni modo si è cercato di far fronte al terremoto del Covid 19 ed assicurare il rifornimento dei materiali di cui il Paese non poteva fare a meno, non solo quelli sanitari. Inutile dire che il bilancio è pesante. Solo un accenno al comparto passeggeri che con i «grattacieli del mare», le grandi nave crociera, costrette a peregrinare da un porto all'altro in cerca di uno sbarco, ha subito un colpo durissimo. Le grandi compagnie hanno dovuto rimpatriare i passeggeri rimasti a bordo prigionieri della pandemia e stanno rimodulando i piani industriali disegnandoli su rotte nazionali. Il settore si è di fatto azzerato con un calo del 98,4 per cento, dove rimangono nei punti marginali alcune rotte di traghetti. La notizia positiva viene dalla buona risposta dei clienti che avevano prenotato le crociere ora annullate, il 70 per cento ha scelto di riposizionarsi su nuovi viaggi invece di chiedere il rimborso. Questo offre alle compagnie una boccata di ossigeno per la ripartenza.

Import ed export

È con aprile, il primo mese totalmente incluso nel lockdown, che il sistema occidentale dei porti liguri ha potuto valutare a pieno il traffico: il calo ha registrato una perdita complessiva del 32 per cento, il 12,9 per cento del traffico container, il 44 per cento del traffico convenzionale e il

Il sistema occupa 56 mila addetti e porta nelle casse dello Stato

9 miliardi l'anno di gettito doganale. Durante l'emergenza

non si è fermato: qui sono sbarcati farmaci, alimentari, mascherine

IL PORTO CHE RESISTE SEMPRE APERTI PER BATTERE LA CRISI

di Erika Dellacasa

12,3%

**Il calo dell'import
via mare dall'Estremo
Oriente ad aprile,
in risalita sul dato
di marzo (-33%)**

45 per cento delle rinfuse. Ad essere colpite sono state soprattutto le esportazioni considerate il blocco delle attività produttive non strategiche (a marzo avevano tenuto ancora discretamente, pur con il segno meno, evidentemente con merce in coda delle produzioni già avviate).

Per le importazioni c'è un segnale interessante: a marzo l'import dall'Estremo Oriente era precipitato a meno 33 per cento (effetto della chiusura della Cina) ma ad aprile con la ripresa della produzione cinese si è risaliti a meno 12,3 per cento, dato che risente comunque del calo della nostra domanda interna. Il Medio Oriente regge nelle esportazioni (meno 3,5 per cento) mentre l'import, causa se-

milavorati del petrolio e della plastica, precipita a meno 42,5 per cento. Stati Uniti a meno 35,5 per l'export.

Anche senza scendere oltre nel dettaglio, questi sono i numeri con cui fare i conti. Tuttavia il sistema portuale cerca le energie per superare anche questo picco e avviare la fase due dei traffici: la ripresa. Il sistema portuale genovese occupa, considerate tutte le categorie, 56 mila addetti, pari quasi al 10 per cento della popolazione di Genova e al 25 per cento della popolazione attiva. Un dato che rappresenta il peso della portualità in questa regione. L'intero sistema ligure, da La Spezia a Savona, rappresenta il 66 per cento di quello nazionale. È evidente come non si possa arretrare su questo fronte. Anche perché le ricadute sarebbero



Coronavirus Covid-19: Treu (Cnel), “disponibili ad ospitare parti sociali per costruire un patto sociale che rilanci il Paese”

“Il Cnel è disponibile sin da ora ad ospitare, nella propria sede, le parti sociali per avviare la discussione per la costruzione di un patto sociale che rilanci il Paese, di cui, con sfumature diverse, si discute in queste ore”. Ad affermarlo è Tiziano Treu, presidente del Consiglio nazionale dell’Economia e del lavoro (Cnel). “Il prossimo 5 giugno ricorreranno due anni dall’insediamento della X Consiliatura del Cnel”, osserva il presidente, evidenziando che “in 24 mesi di attività, con rinnovato slancio, il Cnel ha svolto il compito assegnatogli dalla Costituzione riprendendo ad essere il luogo di confronto e di proposta sui maggiori temi della politica economica, del lavoro, delle politiche sociali, dell’ambiente, delle reti ed infrastrutture, delle politiche europee e internazionali”. Treu conclude portando “un esempio su tutti”: “La sede del Cnel, quale ‘casa’ del lavoro e dei lavoratori, è stata scelta dai sindacati e da Federmeccanica, lo scorso anno, per ospitare le trattative riguardanti il rinnovo del contratto collettivo della categoria”.

[\(A.B.\)](#)

Cargo aeroporti, finito il rimbalzo: maggio in calo

RIPRESA

Albertini (Anama):
 «Chiediamo aiuto anche alla nuova Alitalia»

Sara Monaci
 MILANO

Tra i settori che più hanno sentito la crisi dovuta al lockdown c'è il trasporto merci via aereo. Se la logistica ha sofferto - anche se è stata indispensabile in alcuni ambiti come la grande distribuzione e l'e-commerce -, il segmento del cargo aereo ha perso fino al 60% dei volumi nel mese di marzo. Lo sottolinea Alessandro Albertini, presidente di Anama, l'Associazione nazionale agenti merci aeree che associa 300 aziende in Italia per 18.500 dipendenti diretti.

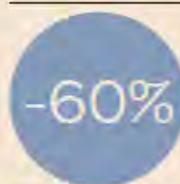
«Escluso l'e-commerce il calo registrato nel primo mese di chiusura dovuto al Covid è stato intorno al 60%. C'è stata una lenta ripresa ad aprile, dovuta alle scorte di magazzino, ma a maggio non si è visto il trend positivo sperato, e ancora siamo sotto del 40%».

La via d'uscita insomma ancora non si vede, e questo soprattutto a Malpensa, l'aeroporto più importante d'Italia per quanto riguarda questo comparto, dove, secondo l'associazione, i vettori hanno avuto una riduzione del movimento dell'80%. Le prospettive vedono un possibile leggero recupero a settembre e ottobre, ma non ci sono certezze. La sfida ora è quella di intercettare la ri-

inoltre chiediamo un aiuto alla nuova Alitalia, che aumenti la vocazione cargo e non si concentri solo sul turismo».

Albertini si riferisce soprattutto alle rotte verso il Nord America, il Giappone e la Cina, cruciali per il settore cargo e, più in generale, per l'export italiano. Si sono peraltro registrati aumenti significativi dei costi in queste tratte, soprattutto a causa della carenza dei voli e dello stop al movimento dei passeggeri (che in parte avrebbero potuto compensare la contrazione dei volumi riscontrate nel settore del cargo).

Anche in questo contesto ci sono settori che hanno sofferto di più e altri di meno. Lo sottolinea anche la Anama: il settore farmaceutico continua nella sua crescita sia nell'import che nell'export, così come sta mostrando buone performance anche l'hi-tech, le cui aziende avevano già spedito tutto prima del lockdown e ora riusciranno a far ripartire la produzione. Per l'automotive invece bisognerà aspettare almeno la fine dell'anno per vedere un miglioramento.



IL TRACOLLO DI MARZO

Il settore del cargo aereo ha perso il 60% dei volumi nel mese di marzo

presa, dice ancora Albertini, che chiede due cose: «Avanziamo una richiesta proprio a Sea, la società aeroportuale di Malpensa: lavoriamo insieme per trovare vettori interessati per i nostri clienti, chiediamo che tornino in Italia come prima del lockdown e non ci costringano ad andare all'estero per imbarcare le merci che dovranno fare voli intercontinentali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confetra nel Cnel, Tar Lazio: "Seggio legittimo"

Il tribunale respinge il ricorso di Conftrasporto per la rappresentatività del settore logistico nel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro

«Grande soddisfazione nel mondo Confetra. Il Tar del Lazio ha confermato la maggiore rappresentatività della confederazione nel settore dei trasporti, ribadendo la legittimità della stessa a ricoprire in seno al Cnel, anche per la consiliatura 2017/2022, uno dei 17 seggi riservati ai rappresentanti delle imprese». Lo rende noto **Ermanno Giamberini**, presidente Accsea/Confetra Campania.

La pronuncia è contenuta nella sentenza in cui il Tribunale regionale respinge il ricorso presentato dalla Conftrasporto per l'annullamento del decreto del presidente della Repubblica del 23 marzo 2018 relativo alla ricostituzione del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro per il quinquennio in corso.

[Leggi la sentenza](#)

«La sentenza - continua Giamberini - conferma la piena legittimità della nostra confederazione come rappresentante del mondo logistico nell'ambito di un organismo consultivo di estrema importanza quale il Cnel. D'altronde, è sotto gli occhi di tutti che Confetra ha saputo, in questo difficile periodo di emergenza Covid-19, svolgere un costante ed efficace lavoro di interlocuzione con il governo, a tutela dell'intero comparto e senza privilegiare interessi di parte o di lobby, registrando risultati importanti. Intendiamoci - conclude il presidente campano di Confetra -, sacrosanto è il diritto di costituire associazioni di settore, peraltro garantito esplicitamente dall'articolo 18 della nostra Costituzione, ma altro è essere interlocutore neutrale ed accreditato presso le istituzioni quando si affrontano temi di interesse generale del settore».

Coronavirus in Italia, Istat: crollo di 400 mila occupati in due mesi

Roma – Crollo dell'occupazione in Italia tra marzo e aprile, durante i mesi di lockdown, con una diminuzione di circa 400 mila occupati. Sono [i dati riportati dall'Istat](#) che parla di una “**marcata diminuzione**” causata dall'effetto dell'emergenza Covid-19 sul mercato del lavoro. In calo anche chi cerca un'occupazione con un boom di inattivi, mentre tra i lavoratori più colpiti ci sono coloro che avevano contratti a termine. La diminuzione degli occupati in Italia è scesa maggiormente ad aprile rispetto a marzo. “**L'occupazione ha registrato una diminuzione di quasi 300 mila unità – sottolinea l'Istituto – che ha portato nei due mesi a un calo complessivo di 400 mila occupati e di un punto percentuale nel tasso di occupazione**”. Il Covid ha frenato anche la ricerca di lavoro con il tasso di disoccupazione calato al 6,3% dall'8% di marzo a causa di 484 mila persone in meno che hanno cercato un'occupazione (-23,9% rispetto a marzo). Gli inattivi, coloro che né hanno né cercano un lavoro, ad aprile, mese di **lockdown**, salgono di 746 mila unità.

In meno di un anno si registrerà quasi mezzo milione di posti in meno in **Italia**. “Il netto calo congiunturale dell'occupazione determina una flessione rilevante anche rispetto al mese di aprile 2019 (-2,1% pari a -497mila unità)”, spiega l'Istat. Una riduzione verificata “per i dipendenti temporanei (-480 mila), per gli autonomi (-192 mila) e per tutte le classi d'età, con le uniche eccezioni degli over50 e dei dipendenti permanenti (+175 mila)”. Nel confronto annuo anche le persone in cerca di lavoro, i disoccupati, “calano in misura consistente” (-41,9%, pari a 1 milione 112mila unità), mentre aumentano gli inattivi tra i 15 e i 64 anni (+11,1%, pari a +1 milione 462 mila).

Anac, decisione choc: D'Agostino incompatibile con il ruolo di presidente dell'Adsp di Trieste

"Io credo che chiunque voglia bene a Trieste oggi dovrebbe pubblicamente prendere posizione a difesa di Zeno D'Agostino" ha scritto sui social Francesco Russo, vicepresidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia

Trieste - Zeno D'Agostino, presidente dell'Adsp di Trieste dal novembre 2016, è incompatibile con la carica ricoperta. La decisione arriva dell'Autorità nazionale anti corruzione, che ha dichiarato l'inconferibilità dell'incarico di D'Agostino **a causa del suo precedente ruolo di presidente di Trieste Terminal Passeggeri**, società che gestisce l'attività turistica e crocieristica, detenuta per il 40% dall'Autorità Portuale stessa.

"Io credo che chiunque voglia bene a Trieste oggi dovrebbe pubblicamente prendere posizione a difesa di Zeno D'Agostino - ha scritto sui social Francesco Russo, vicepresidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia - Quando ho saputo della sua decadenza mi sono confrontato con il Sindaco Dipiazza e ho sentito immediatamente il Ministro De Micheli: mi ha assicurato che il Ministero delle Infrastrutture sta lavorando ad una soluzione e sono fiducioso che verrà trovata in tempi brevi. Resta l'assurdità di una vicenda che si può riassumere così: la burocrazia, invece di premiare i decisori pubblici che lavorano bene decide di metterli alla porta con un cavillo. **E questo non è accettabile**".

Nessun commento da parte del presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, sulla determinazione dell'Anac che ha giudicato la sua carica al vertice dello scalo giuliano «inconferibile», **ma ambienti a lui vicini lasciano trapelare che la presidenza della Trieste Terminal Passeggeri (Ttp) era puramente formale, anche perchè svolta in presenza di due amministratori delegati**, e quindi non gestionale, come viene invece contestato, elemento questo che configurerebbe la incompatibilità. La sentenza dell'Anac può essere impugnata davanti al Tar ed è quello che con ogni probabilità farà l'Autorità portuale, chiedendo inizialmente una sospensiva della sentenza stessa.

«Dal punto di vista personale ritengo quella dell'Anac una decisione folle» ma sto lavorando «affinchè Zeno D'Agostino possa rimanere alla guida dell'Authority in qualità di Commissario». **Lo ha detto il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza**. «Tutte le istituzioni compatte, senza distinzioni politiche - fa sapere Dipiazza - stanno lavorando per cercare di risolvere questo problema». In questo momento, con il rilancio del Porto Vecchio, e con l'attività del Porto di Trieste, **la città, spiega «ha bisogno di Zeno D'Agostino»**. Ora spiega «arriverà un Commissario» e io spero «che possa essere lui». Quel che è certo, conclude Dipiazza, è che questa notizia è proprio «la ciliegina sulla torta di questo anno funesto».

Confetra, appello al governo per D'Agostino: “Soluzione perchè continui con il suo lavoro”

Roma – Zeno D'Agostino incassa la solidarietà anche degli operatori italiani del settore della logistica. Confetra infatti pochi minuti fa ha affidato a Twitter un appello alla ministra Paola De Micheli.

L'associazione “si unisce all'appello al governo delle istituzioni affinché si trovi una soluzione che consenta a Zeno D'Agostino di continuare il suo prezioso lavoro”.



La solidarietà di Confetra [si aggiunge](#) a quella del sindaco della città, Roberto Di Piazza e del presidente della Regione Massimiliano Fedriga.

Estrema preoccupazione di Confetra Friuli Venezia Giulia per la decisione dell'ANAC su D'Agostino

Enormi investimenti a favore dello sviluppo dell'intero sistema portuale - si sottolinea - potrebbero subire disastrose conseguenze

inforMARE - Confetra Friuli Venezia Giulia ha espresso «estrema preoccupazione» per la decisione dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) di dichiarare decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. «Non entriamo nel merito della delibera, perché il nostro mestiere consiste nel portare traffici commerciali alla piattaforma logistica regionale», si specifica in una nota a firma del presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste - FVG, Stefano Visintin, del presidente della sezione del FVG dell'Associazione Nazionale Terminalisti Portuali, Fabrizio Zerbini, del presidente dell'Associazione Spedizionieri Doganali FVG, Lorena Del Gobbo, e del presidente dell'Associazione degli Agenti Marittimi del FVG, Alessandro de Pol. «Lo abbiamo fatto in anni bui - prosegue la nota - e lo continuiamo a fare oggi, guardando con soddisfazione ai primi risultati raggiunti. Proprio per questo motivo, siamo preoccupati dal serio rischio che provvedimenti amministrativi pur legittimi, ma miopi, possano vanificare il duro impegno profuso negli ultimi anni per rilanciare il nostro porto e il sistema logistico ad esso collegato. Un lavoro svolto con Zeno D'Agostino, col quale abbiamo condiviso la visione e la strategia».

«Enormi investimenti a favore dello sviluppo dell'intero sistema portuale - sottolinea Confetra FVG - potrebbero subire disastrose conseguenze se si mettesse in discussione la validità degli atti siglati dall'Autorità Portuale. Ci chiediamo, quindi, come sia possibile attrarre investimenti nazionali ed internazionali con l'obiettivo di creare ricadute economiche ed occupazionali sul territorio ed anche in ambito nazionale dopo l'ennesima dimostrazione dell'incertezza normativa che caratterizza il nostro Paese. Questa incertezza ruba oggi il futuro del porto e della città di Trieste».

«Gli imprenditori e gli operatori, che esprimono totale supporto e solidarietà al presidente D'Agostino - conclude la

nota - non si possono sostituire alla politica e alle istituzioni nell'individuare una soluzione, ma esigono con forza il rispetto del proprio lavoro e non accetteranno alcuna formula di governo dell'Autorità di Sistema Portuale che limiti le opportunità di sviluppo faticosamente create durante questi ultimi anni». (2/0)

5 Giugno 2020 - Vezio Benetti



[Documento Confetra su Dl Semplificazioni](#)

ROMA – Documento Confetra su Dl Semplificazioni è stato inviato da Confetra a firma del presidente Guido Nicolini al presidente del consiglio Conte e alla ministra De Micheli.

“Abbiamo inviato il documento programmatico di Confetra verso il Dl

<https://www.messaggeromarittimo.it/documento-confetra-su-dl-semplificazioni/>
| 5 Giugno 2020 - Vezio Benetti

Semplificazioni” ha annunciato il presidente Nicolini. “Un contributo importante anche in vista degli Stati Generali dell’economia.

Bene l’impegno del Mit per rendere più agevole l’attuazione del Codice Appalti e, quindi, per velocizzare la realizzazione delle infrastrutture programmate. Ma non va dimenticata l’altra faccia della medaglia: occorre rendere più fluido il ciclo operativo della logistica, agendo sulla semplificazione dei procedimenti amministrativi e sull’esternalizzazione di molti servizi.

Oltre 300 procedimenti di controllo su merci e vettori, più di 25 uffici amministrativi pubblici coinvolti, 30 miliardi di oneri burocratici insopportabili per le imprese e per la competitività del Sistema Paese” – ha concluso Nicolini-, “su questi temi abbiamo lavorato oltre un anno in ambito Cnel e mettiamo con grande soddisfazione i frutti di questo lavoro a disposizione del Governo”.

D'Agostino fa il pieno di solidarietà

Da Confetra a Assoporti critiche alla decisione dell'Anac



05 Giugno 2020 - Trieste - Zeno D'Agostino, presidente dell'Adsp di Trieste dal novembre 2016, è incompatibile con la carica ricoperta. Lo ha stabilito l'Autorità nazionale anti corruzione, che ha dichiarato l'inconferibilità dell'incarico di D'Agostino a causa del suo precedente ruolo di presidente di Trieste Terminal Passeggeri, società che gestisce l'attività turistica e crocieristica, detenuta per il 40% dall'Autorità Portuale stessa.

Immediate le reazioni di solidarietà a D'Agostino. "Altro che DL Semplificazioni... Confetra si unisce all'appello al Mit delle Istituzioni affinché si trovi una soluzione che consenta a D'Agostino di continuare il suo prezioso lavoro" si legge in un tweet della confederazione. E Assoporti: "Manifestiamo la piena solidarietà e vicinanza al collega, Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. Con impegno e professionalità ha portato lo scalo di Trieste, al raggiungimento di importanti risultati, in un contesto in cui le Autorità di Sistema Portuale devono fare i conti con le difficoltà applicative ed interpretative di una disciplina legislativa di settore particolarmente complessa.

Rileviamo la profonda preoccupazione per la continuità della gestione delle attività in corso in uno dei più importanti porti italiani che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni.

Auspichiamo, pertanto, che un'analisi ulteriore possa sciogliere ogni dubbio sulla legittimità della nomina del collega al fine di assicurare che la governance di un complesso sistema portuale possa essere salvaguardata". [P](#)

Confetra in vista del DL Semplificazioni: “Agire su infrastrutture e burocrazia” / Il documento

Milano – “Abbiamo inviato al presidente Conte ed alla nostra ministra De Micheli, il nostro documento programmatico di verso il DL Semplificazioni”. Ad annunciarlo è **il numero uno di Confetra, Guido Nicolini**. “Un contributo importante anche in vista degli Stati Generali dell’economia ha aggiunto -. Bene l’impegno del MIT per rendere più agevole l’attuazione del Codice Appalti, e quindi per velocizzare la realizzazione delle infrastrutture programmate. Ma non va dimenticata l’altra faccia della medaglia: occorre rendere più fluido il ciclo operativo della logistica, agendo sulla semplificazione dei procedimenti amministrativi e sull’esternalizzazione di molti servizi”.

[VERSO-IL-DL-SEMPLIFICAZIONI](#)Download

Nicolini fa notare che ci sono “oltre 300 procedimenti di controllo su merci e vettori, più di 25 uffici amministrativi pubblici coinvolti, 30 miliardi di oneri burocratici insopportabili per le imprese e per la competitività del Sistema Paese. Su questi temi abbiamo lavorato oltre un anno in ambito CNEL, e mettiamo con grande soddisfazione i frutti di questo lavoro a disposizione del Governo”.

UN PIANO PER RIDURRE LA DISTANZA ECONOMICA E GEOGRAFICA DEL SUD

di **Ennio Cascetta**

Cosa serve al Sud per una ripresa vera dopo la terribile crisi economica e sociale del Covid-19? La confermata "riserva" del 34% degli investimenti pubblici per il Sud e l'utilizzazione del Recovery Fund messo a disposizione dalla Ue offrono una opportunità irripetibile se si ha una visione, un piano concreto di interventi di varia natura che nel loro insieme creino le condizioni per una crescita del mezzogiorno più sostenuta di quella del resto del Paese per un periodo di tempo sufficientemente lungo.

Un ingrediente essenziale di un qualunque piano è un sostanziale miglioramento della accessibilità del Sud per le persone, le merci e i dati da garantire in tempi brevi. Accessibilità significa servizi di connessione di qualità a costi contenuti. Senza accessibilità alle città, ai servizi, ai centri di ricerca, alle industrie, alle mete turistiche, alle produzioni agricole non c'è sviluppo, come insegnano le teorie economiche della *new economic geography* e della *connectivity*, oltre ovviamente al buon senso.

Il Sud oggi ha un deficit di accessibilità notevole rispetto al resto del Paese e, soprattutto rispetto al Nord. Parte di questo deficit è dovuto alla geografia che lo vede separato da catene montuose e molto più distante dal cuore economico e produttivo dell'Europa. Parte del deficit è invece dovuta alle scelte di investimento pubbliche e private che si sono avvi-

tate nel circolo vizioso meno sviluppo, meno domanda, meno investimenti, meno sviluppo tanto caro agli esecuti delle analisi costi-benefici. Il ritardo di accessibilità del Sud si potrebbe argomentare con un fiume di dati e di analisi. Non è certamente il caso. Basti pensare che la rete autostradale ancora oggi non è completa e in gran parte cadente e gestita male; la rete delle infrastrutture e dei servizi di Alta velocità si ferma a Salerno, per il resto del mezzogiorno la beffa di treni più lenti, meno frequenti, meno accoglienti e con un prezzo più alto. Per non parlare della fibra ottica e della banda ultra larga dove il Sud paga un *digital divide*, ancor di più inaccettabile nella economia post Covid.

Cosa si può fare? Tanto, e soprattutto con i tempi giusti. Certamente serve un grande piano di investimenti in infrastrutture realizzabili nei tempi più brevi possibili.

Questo piano oggi c'è solo in parte. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti negli ultimi anni ha definito scelte importanti e avviato opere di valenza storica, dalla linea di Avr Napoli Bari ai collegamenti su ferro dei principali aeroporti e di molti porti di primo livello, alle linee regionali, metropolitane e tramviarie in molte città meridionali, a iniziare dalla splendida metropolitana di Napoli. Ma siamo ancora lontani da un piano compiuto, su molte scelte di fondo c'è stata una colpevole inerzia nello sviluppo di progetti già definiti da tempo con il rischio di non averli pronti quando saranno disponibili le risorse nazio-

nali ed europee. Un esempio per tutti. Ancora oggi non c'è un progetto per il completamento dell'asse ferroviario Napoli Palermo, individuato come priorità già dal 2016. Dopo anni di inerzia il Decreto Rilancio finanzia il progetto di fattibilità della tratta Salerno-Reggio Calabria, ma progettarla senza decidere se proseguirà con l'attraversamento stabile dello stretto di Messina (che potrebbe essere una infrastruttura molto meno costosa e impattante del vecchio progetto di ponte) indica una mancanza di visione prima che un errore tecnico.

Ma anche se avessimo un piano completo e cantieri aperti dovremmo attendere molti anni prima di beneficiare della migliore accessibilità. Un tempo incompatibile con la fase decisiva che si aprirà nel dopo Covid. Bisogna predisporre da subito un piano di accessibilità "compensativa" che consenta di anticipare gli effetti degli investimenti infrastrutturali ed evitare scelte che possono addirittura ridurre la accessibilità pre covid.

Tre esempi concreti. Per ridurre i ritardi delle reti autostradali e ferroviarie per il trasporto merci è necessario prevedere degli incentivi. Da qualche anno sono stati sperimentati con successo incentivi al trasporto ferroviario e alle autostrade del mare. Incentivi estesi fino al 2022, ma non basta. Vanno resi stabili e più "intelligenti" per garantire un trasporto più intermodale e sostenibile fino alla disponibilità delle infrastrutture che essi surrogano in modo da poter influenzare le scelte di lungo periodo

degli investitori. Per compensare l'esclusione del Sud (e non solo) dalla rete dei servizi di Alta velocità si potrebbe introdurre un bonus Av, ossia un contributo dello Stato da assegnare a gara alle imprese ferroviarie che si impegnano a fornire treni di livello Av con frequenze e prezzi paragonabili a quelli offerti sulla rete a mercato (Torino-Salerno per intenderci) sulle principali relazioni intra sud e sud nord oggi fuori dalla rete. Insomma rispetto a investimenti di decine di miliardi di euro che forniranno i benefici in futuro si tratterebbe di anticipare da subito qualche centinaio di milioni per un incremento di accessibilità immediato, anche se non equivalente. Fondi che dovrebbero essere visti anche in Europa come un'anticipazione degli investimenti stessi piuttosto che come sussidi.

Infine gli errori da non fare. I collegamenti aerei di compagnie *low cost* sono stati fondamentali per la crescita del turismo e per garantire un'accessibilità del Sud da e per il Nord Italia e l'Europa con frequenze e costi non ottenibili altrimenti. A Napoli più del 50% delle destinazioni e dei passeggeri nel 2019 era garantito dalle compagnie *low cost*. Percentuali maggiori a Catania e Palermo. La decisione di statalizzare l'Alitalia rischia di creare distorsioni della concorrenza a sfavore delle *low cost*. Un rischio enorme e non accettabile per l'accessibilità del sud che finirebbe per pagare il prezzo delle politiche del trasporto aereo nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**STATALIZZARE
ALITALIA RISCHIA
DI DANNEGGIARE
LE CITTÀ SERVITE
DALLE COMPAGNIE
LOW COST**

Trieste, porto delle nebbie della burocrazia

Caso esemplare di burocrazia e politica che ammazzano l'economia. Il presidente D'Agostino, che stava rilanciando il porto, destituito da Anac per un cavillo. Idee per il DL Semplificazione

By Claudio Paudice

La vicenda del Porto di Trieste può a tutti gli effetti essere letta come un manifesto dei danni causati da una burocrazia miope unita, come sempre avviene in questi casi, a una classe politica cieca. Se poi quei danni vengono inferti in un momento di grave recessione economica causata dal Coronavirus, allora l'allarme è doppio perché si va incontro di gran carriera verso il disastro sistemico mettendo seriamente in pericolo il tessuto economico di un intero polo strategico. Tutto - copione purtroppo già noto - a causa di un groviglio di incarichi, pareri, decreti e sentenze che lascia l'amaro in bocca se nel frattempo, complice la cospicua spesa pubblica necessaria e l'atteso arrivo di fondi europei per far fronte alla catastrofe Covid, ci si riempie la bocca della necessità di "semplificare" e "sburocratizzare". Se qualcuno a Roma si chiede da dove partire, sa già dove guardare: verso Trieste.

Due giorni fa l'Anac (l'Autorità Anticorruzione) ha destituito dalla presidenza della Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale (Adsp di Trieste) Zeno D'Agostino, ex presidente di Assoporti e attuale vicepresidente dell'Associazione europea di categoria. A D'Agostino vengono riconosciute in modo bipartisan indiscusse qualità di funzionario dello Stato, competenze e relazioni manageriali e onestà intellettuale. Il suo incarico è stato revocato a causa del suo ruolo di presidente di Trieste Terminal Passeggeri (società detenuta al 40% dall'Autorità portuale) quando è stato nominato nel 2016 alla guida dell'Adsp. La poltrona alla guida di TTP era di mera rappresentanza e non prevedeva compensi, né sono stati riscontrati colpa grave o indebito arricchimento per D'Agostino, ma la legge è legge e dice che non si può presiedere una società controllante e al tempo stesso una sua controllata. A marzo, dopo una istruttoria scattata a seguito di un esposto della Guardia di Finanza presentato a novembre scorso, l'Anac ne ha quindi deliberato la decadenza, notificata solo ora causa Covid.

Trieste si è stretta intorno al manager pubblico. I lavoratori del porto hanno occupato i moli con un sit-in permanente, poi sciolto dopo un appello dello stesso D'Agostino ai portuali. I sindacati si sono scagliati contro l'Anac accusandola di aver emesso una "sentenza politica". In realtà l'Authority c'entra poco mentre c'entra molto la politica e lo stuolo di burocrati con cui s'accompagna. A stabilire la decadenza è la legge 39/2013, un decreto attuativo della famosa Legge Severino votata nel 2012 a schiacciante maggioranza dal Parlamento, che prevede un periodo di "raffreddamento" di un anno tra un incarico e un altro. Per D'Agostino questo periodo di transizione non c'è stato. A nulla valgono le esimenti basate sul ruolo di mera rappresentanza o sull'assenza di compensi: nel 2018 il Consiglio di Stato, le cui sentenze fanno giurisprudenza, ha

valutato un caso analogo (Merlo) alla sua vicenda, giudicandole ininfluenti. “Se c’è una legge, noi dobbiamo applicarla. Se vogliono che non l’applichiamo, allora cambino la legge”, dicono molto pacatamente all’HuffPost dall’Anac. Peraltro, l’Anticorruzione è dal 2015 che chiede a Governo e Parlamento di modificare quel decreto attuativo, ma i suoi appelli sono sempre caduti nel vuoto. Il Ministero dei Trasporti, che ha “piena fiducia” nell’operato di D’Agostino, ha per ora nominato un commissario in continuità, annunciando che non farà ricorso al Tar perché non titolato a farlo. Anche se lo facesse, verrebbe respinto, visto il precedente Merlo.

A Trieste la faccenda è incandescente. I portuali sono inferociti per la cacciata di D’Agostino. Sindacati, imprese e istituzioni lo difendono e anche l’arcivescovo della città Crepaldi è sceso in campo definendo la situazione “grave e pericolosa”. Quello di Trieste è forse il porto più importante d’Italia in questa fase. Gode di una posizione strategica invidiabile, corridoio naturale per i traffici provenienti dal canale di Suez. E nel Mediterraneo non ha eguali per la profondità del fondale non sabbioso, particolare non da poco che ne agevola le attività di dragaggio. Inoltre Trieste è il primo porto petrolifero dell’area Med: da lì partono circa 43 milioni di tonnellate di petrolio l’anno poi immesso nell’oleodotto di 800 km che rifornisce Baviera, Austria e Repubblica Ceca. Una quantità consistente da cui - nota a margine - l’Italia non trae benefici fiscali, dal momento che l’Iva viene pagata nel Paese di raffinazione. Su questo D’Agostino ha più volte sollecitato in passato le autorità politiche a chiedere qualche forma di ristoro, visto che “miliardi di euro passano sotto il nostro naso e finiscono direttamente nelle casse del Nord Europa”.

D’Agostino sa il fatto suo. A dicembre ha ottenuto per la sua Adsp un finanziamento di 39 milioni di euro dalla Banca Europea degli investimenti per potenziare ulteriormente i collegamenti ferroviari nel retroporto, a cui sta lavorando l’autorità insieme a Rfi. Il porto triestino dispone già di una fitta rete ferroviaria interna con diverse stazioni, storica eredità di matrice asburgica. Per il trasporto su rotaia ha quasi eguagliato per numero di treni Rotterdam (il primo porto europeo per traffici) che dispone però di ben altre vie di trasporto, in primis la sua importante rete di fiumi che ne ha fatto le fortune commerciali e che tuttavia nei recenti periodi estivi sta soffrendo riscaldamento globale e siccità, con conseguenti problemi di dragaggio e di pescaggio. Vale per Rotterdam come per Amburgo che dista dal mare ben 100 chilometri.

Trieste è strategica non solo per l’economia del Friuli Venezia Giulia ma anche nazionale. E D’Agostino sembra aver colto le enormi potenzialità del porto: quando i cinesi sono venuti in Italia per la Nuova Via della Seta, il manager non ha esitato a firmare i memorandum. Con un’idea ben chiara in testa: niente soldi cinesi, perché i porti sono e devono continuare a restare nelle mani italiane, ma sì agli accordi commerciali. La ragione è evidente. Dopo aver comprato il porto greco del Pireo, venduto da Atene negli anni della crisi del debito, Pechino ha fatto i conti con le difficoltà infrastrutturali dell’area legate prima di tutto allo sviluppo di una adeguata rete ferroviaria che dall’Egeo, destino delle merci via mare provenienti dall’estremo oriente, arrivasse ai Paesi dell’Est e centro Europa. Una rete che dovrebbe passare attraverso ben nove Paesi, di cui cinque extra-Ue che ereditano infrastrutture risalenti all’ex Urss, con standard fisici (distanziamento dei binari) e di sicurezza differenti da quelli comunitari. Gli occhi di Pechino sono perciò caduti su Trieste, papabile rotta alternativa anche a quella settentrionale. Se si prende come proxy industriale e commerciale della “ricca” Europa la Baviera, si vede come la distanza tra lo scalo di Trieste e Monaco è circa la metà di quella tra Amburgo e la capitale bavarese. Secondo i calcoli del professor [Joost Hintjens dell’Università di Anversa](#) la rotta marittima via Trieste può tagliare drasticamente i costi per l’export di Pechino rispetto ai porti del Nord Europa. “Da Shanghai al capoluogo giuliano circa 33 giorni, rispetto ai 43 giorni via Nord Europa. Da Hong Kong il tempo di viaggio è ridotto da 37 a 28 giorni”.

A novembre scorso D'Agostino ha siglato un accordo con il colosso statale cinese CCCC per la creazione di piattaforme logistico/distributive collegate ai terminal. In funzione di questa partnership, il manager ha ottenuto una corsia preferenziale per il commercio del Prosecco, prodotto d'eccellenza della regione, nel mercato asiatico. Ha poi lavorato all'ampliamento degli spazi retroportuali e allo sviluppo di collegamenti con gli interporti dell'area, ha sperimentato le "autostrade viaggianti". Per queste e altre ragioni, il consenso sul suo operato da parte di terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi non manca e lo si sta vedendo in questi giorni. "Per una vicenda di oltre quattro anni fa, per un vizio di forma, rischiamo di perdere uno dei manager più bravi della logistica italiana", dice all'HuffPost Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione delle imprese logistiche e dei trasporti. "Non c'è stato dolo né indebito arricchimento, ovvero quei requisiti che all'estero fanno scattare meccanismi sanzionatori, siamo di fronte a un classico caso di schizofrenia burocratica".

Nel pieno della crisi Covid, Trieste è riuscita a contenere il danno rispetto agli altri porti italiani, perdendo "solo" il 5% dei volumi di traffico complessivi nel primo trimestre rispetto a un anno fa. Dove non è arrivato il virus, è arrivato però il masochismo della burocrazia all'italiana: in questo caso per una leggerezza amministrativa viene comminata, a rigor di decreto, una sanzione assolutamente sproporzionata rispetto all'eventuale colpa e dopo quasi cinque anni dalla nomina, decapitando l'autorità che gestisce la più importante via d'accesso d'Italia per il traffico internazionale. La spesa pubblica imponente che il Governo è in procinto di sostenere necessita, se ne discute in questi giorni, di procedimenti amministrativi, legislativi e autorizzativi semplificati per evitare che la ripresa post-Covid si impantani nelle solite sabbie mobili della burocrazia italiana. La vicenda di Trieste, con il suo tempismo allegorico, non è certo di buon auspicio.

Solidarietà all'ex numero uno dalle associazioni Astra e Confetra
 Nel mirino l'Anac definita «miope» e «continua fonte di problemi»

Il grido d'allarme lanciato da spedizionieri e costruttori «A rischio lavoro e profitti»

LE REAZIONI

Benedetta Moro / TRIESTE

Suscita molta preoccupazione la sentenza dell'Autorità nazionale anticorruzione, che ha dichiarato decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Si unisce al coro di solidarietà nei confronti del manager veronese anche Confetra Fvg, la confederazione regionale delle categorie degli spedizionieri del porto di Trieste e doganali, agenti marittimi e terminalisti portuali, rappresentate dai presidenti Stefano Visintin, Lorena Del Gobbo, Alessandro de Pol e Fabrizio Zerbin.

Gli operatori dello scalo, in una nota, sottolineano come la loro comunità abbia appreso «con estrema preoccupazione» la decisione dell'organismo anticorruzione. Il motivo riguarda «il serio rischio che provvedimenti amministrativi pur legittimi, ma miope – specificano – possano vanifica-



ROBERTO CONTESSI
 PRESIDENTE ANCE
 FRIULI VENEZIA GIULIA

re il duro impegno profuso negli ultimi anni per rilanciare il nostro porto e il sistema logistico ad esso collegato. Un lavoro svolto con Zeno D'Agostino, col quale abbiamo condiviso la visione e la strategia».

E pongono un quesito: «Ci chiediamo, quindi, come sia possibile attrarre investimenti nazionali e internazionali con l'obiettivo di creare ricadute economiche e occupazionali sul territorio ed anche in ambito nazionale, dopo l'ennesima dimostrazione dell'incertezza normativa che caratterizza il nostro Paese».

Scendono in campo a difendere D'Agostino anche Roberto Contessi, presidente di Ance Fvg, e Piero Petrucco, vice presidente nazionale di Ance.

«L'Anac – osserva Contessi – si conferma, anche con questa decisione, più come fonte di problemi che di risposte. Ricordo che in questi anni non ha raggiunto l'obiettivo di snellire le procedure per gli appalti pubblici, anzi le ha complicate, contribuendo ad alimentare il terrorismo psicologico nei funzionari che si sono così barricati dietro le norme più cautelative. E anche in questo frangente, con il tardivo riconoscimento dell'incompatibilità di ruoli del presidente D'Agostino, l'Anac dimostra l'assurdità di una decisione che, arrivando oggi, mette in discussione 4 anni di lavoro».

Gli fa eco Petrucco, che afferma: «Un simile provvedimento mira alle fondamenta la credibilità di una complessa azione di sviluppo economico, che richiede investimenti internazionali necessari per realizzare le strategiche operazioni connesse alla logistica».

REPUBBLICAZIONE RISERVATA

Caso Trieste, Becce (Assiterminal): “I presidenti dei porti si dimettano per solidarietà”

Genova – “Ora è il momento di parlare chiaro e chiedere altrettanta chiarezza al Governo, al MIT, alle forze politiche. Il caso di Zeno D’Agostino, clamoroso, è solo l’ultimo a certificare una situazione non più sostenibile della portualità italiana”. Lo scrive il **presidente di Assiterminal, Luca Becce**.

“Fare il presidente di una Adsp è diventato simile a fare l’addetto sanitario in un reparto Covid. Da un momento all’altro ti ritrovi sospeso, decaduto, inquisito. E tutti i casi, tanti, che da due anni si succedono non hanno NIENTE a che fare con fatti corruttivi. Tutti i casi, tanti, sono ascrivibili a interpretazioni di norme amministrative, spesso non chiare e interpretabili, o a conflitti tra le istituzioni portuali e marittime. **Ma le conseguenze di questi provvedimenti è la decapitazione del governo portuale, l’interruzione di processi amministrativi**”.

“E tutto questo in un quadro di disapplicazione sostanziale della **riforma della legge 84 di Graziano Delrio**. Il tavolo nazionale che avrebbe dovuto segnare una svolta nel governo di processi fondamentali della portualità italiana è del tutto inefficiente, convocato rarissimamente. I presidenti sono lasciati soli e gli accorpamenti non hanno prodotto in alcun caso neanche un minimo di processo di armonizzazione tra le modalità di applicazione delle stesse leggi nazionali. Ci vuole un atto forte, che costringa il MIT, il governo tutto, ad occuparsi di questo asset decisivo per la penisola. Io propongo a tutti i presidenti di Adsp, insieme, di **rimettere il proprio mandato nelle mani del Ministro delle Infrastrutture**. Per solidarietà verso i colleghi colpiti personalmente e lasciati soli e per denunciare con un grido forte lo stato non più sopportabile nel quale sono lasciati. Non è più tempo di parole. Basta”.

La burocrazia sposta la pianura padana a Rotterdam

Paradosso italiano, l'eccesso di controllori rende più conveniente scaricare merce nel Nord Europa e farla arrivare su gomma o rotaia. Confetra: "Così perdiamo clienti e due miliardi di Iva"

[By Claudio Paudice](#)

Altro che Ponte sullo Stretto. La prima grande opera che le imprese chiedono al Governo non è un progetto di edificazione, bensì di demolizione: buttare giù quella barriera più dura del cemento fatta di codicilli, nulla osta, controlli spezzettati e ripetuti, in altre parole di inutili lungaggini note ai più come burocrazia. Nessuna occasione è più propizia di una crisi economica come quella attuale - in cui le risorse dello Stato scarseggiano per definizione e quelle dei vari fondi europei nella migliore delle ipotesi tarderanno ad arrivare - per cercare quantomeno di scalfirlo. Il premier Giuseppe Conte ha promesso di provarci, attraverso il Piano Colao e il Decreto Semplificazioni a cui il Governo sta lavorando. Anche perché molte volte la cattiva burocrazia è figlia di cattive leggi, come nel caso della clamorosa revoca del presidente del porto di Trieste Zeno D'Agostino. Altre volte, invece, è figlia di leggi mancate o mai attuate.

Un esempio emblematico riguarda l'import ed export via mare. Pochi sanno che una parte della merce, dalle materie prime ai semilavorati, destinata alle industrie della pianura padana non arriva nei porti del Nord Italia ma viene volontariamente scaricata in quelli del Nord Europa, come Amburgo e Rotterdam. Qualche numero per capire: i porti italiani ogni anno movimentano circa 11 milioni di contenitori (a spanne, circa 5,5 in entrata e altrettanti in uscita). Un altro milione e mezzo, sempre destinato alle industrie italiane e in particolar modo della pianura padana, passa da Rotterdam o, al massimo, da Amburgo. Sono gli stessi importatori a preferire che lo sbarco avvenga a più di millecento chilometri di distanza dai clienti. "Lì ci sono sistemi logistici integrati e abituati già in sede portuale a garantire una operatività H24, con un pieno coordinamento tra le singole amministrazioni e una completa digitalizzazione del ciclo di controlli", racconta Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto Genova (aderente Fedespedi), oltre duecento case di spedizione associate e un volume d'affari di due miliardi l'anno. "Qui invece le procedure sono viziate dalla lentezza e soprattutto dall'incertezza a causa di amministrazioni dominate da un'alta burocrazia che le gestisce come centri di potere".

Il risultato è che un container per essere messo in libera pratica e rilasciare la merce che contiene in Italia può impiegare anche sette-otto giorni, a Rotterdam e Amburgo in media solo due. “Attualmente sono in vigore 133 procedimenti di controllo sulle merci in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni”, lamenta Ivano Russo, direttore generale di Confetra. Circa una quarantina (quelli che riguardano le pratiche prettamente di sdoganamento) vengono effettuati dall’Agenzia delle Dogane che, a detta di tutti gli operatori, svolge un lavoro d’eccellenza e all’avanguardia. Basti pensare che il 90% delle pratiche di sdoganamento viene effettuato in tempi record, tra zero secondi e tre minuti in via telematica, quando la nave è ancora in mare e mancano sei ore allo sbarco. Ci sono però tutte le altre procedure, più di 70, che interessano controlli di tutti tipi e svolti dagli uffici più disparati: quelli sanitari svolti dall’Usmaf, quelli veterinari, quelli radiometrici sulla radioattività dei metalli, i fumigatori per i parassiti, sulle vernici, su eventuali peli di cane e gatto, e via dicendo.

“Qui su una procedura di importazione di un bene intervengono anche quattro o cinque amministrazioni”, racconta Botta, “paghiamo un handicap amministrativo che frena l’economia”. Con conseguenze paradossali visto che la burocrazia arriva persino a rendere più conveniente per la merce destinata all’Italia fare il “giro largo” passando per Gibilterra e salendo su fino a Rotterdam rispetto alla rotta più breve via Tirreno o Adriatico: “La nave portacontainer o di altro tipo va dove la merce dice di andare. E gli importatori italiani fanno sbarcare merce in porti non italiani perché lo trovano, per assurdo, più conveniente e più efficiente”. I ritardi costano, tenere la merce ferma in banchina può essere una stangata per le imprese. La certezza dei tempi è fondamentale per la pianificazione della produzione: “Qui ci sono incognite inaccettabili, ma per una azienda è cruciale pianificare correttamente l’intero ciclo produttivo, per questo ha bisogno di garanzie e tempi certi. Senza, non può programmare nulla”. Questo aspetto è fondamentale: anche le imprese che ordinano la merce hanno a loro volta dei tempi prestabiliti per la consegna dei prodotti lavorati. Se non sono in grado di assicurare la puntualità nelle spedizioni, rischiano di perder tempo, clienti e soldi.

“Gli esempi dei danni che ci causa la burocrazia si sprecano”, continua Botta. “Prendiamo i controlli radiometrici: da dieci anni aspettiamo un decreto che chiarisca quali sono i semilavorati metallici che effettivamente devono essere soggetti a controlli allo sbarco e quali invece possono passare senza verifiche. Questa confusione c’è solo in Italia perché in tutta Europa questi controlli vengono svolti normalmente in fabbrica. Noi invece perdiamo tempo e risorse nei porti per dei controlli che altri non fanno o fanno a destino”.

Oltre alla beffa come sempre c’è pure il danno. Le lungaggini mettono in fuga le imprese in un mercato dove la concorrenza è agguerrita, e così si perdono quote di traffico e movimentazioni. Tradotto, vuol dire che vanno in fumo gettito Iva, tasse di ancoraggio, diritti portuali e commesse. Solo sui contenitori che scelgono la rotta del Nord Europa si perdono circa 2,5 miliardi di imposta sul valore aggiunto, senza contare poi tutte le tasse portuali. “Da anni ormai sembra che i problemi dell’Italia stiano tutti nella carenza di infrastrutture. Carenza che ovviamente è sotto gli occhi di tutti, ma è anche un’arma di distrazione di massa rispetto ai problemi amministrativi, normativi e industriali che nessuno sembra realmente intenzionato a risolvere”, afferma il dg della Confederazione delle imprese logistiche Russo. “Abbiamo consegnato al Governo un pacchetto di quindici modifiche legislative. Senza chiedere soldi a pioggia ma solo delle regole più chiare e meno oneri burocratici sulle imprese. Speriamo le accolgano”.



https://www.mediasetplay.mediaset.it/video/mattinocinque/in-diretta-guido-nicolini-presidente-confederazione-trasporti_F309938801181C25



Porto di Trieste: manifestazione per “Zeno Presidente” sabato 13 giugno in Piazza Unità d’Italia

Trieste – “Con la gestione **D’Agostino** e **Sommariva** in questi anni il porto di Trieste ha creato nuovi posti di lavoro, non sarà certamente Zeno a doverlo perdere”. Con queste parole si è conclusa la conferenza stampa organizzata questa mattina dal comitato “**Zeno Presidente**” promossa dai lavoratori portuali. Una conferenza stampa che annuncia una grande manifestazione nella **Piazza Unità d’Italia**, luogo simbolo di Trieste aperto sul mare.

Alla conferenza stampa si è toccato con mano, visivamente come Trieste non è separata dal suo porto. È una città portuale a differenza di altre che sono città con il porto. Tutte le istituzioni, organizzazioni sindacali, tutte le forze politiche, tutte le associazioni del cluster portuale, le associazioni culturali della città erano presenti e si sono impegnate ad esserlo sabato 13 giugno alle 12. L’allontanamento del **presidente D’Agostino** dal porto di Trieste è vissuto come un allontanamento da tutta la città. E la città, è stato ripetuto da tutti gli interventi, si stringe attorno al “suo” presidente allontanato e dimostra una unità di azione, una comunità che ritrova se stessa, il suo orgoglio e la voglia di andare avanti nella direzione dello sviluppo portuale e logistico. La cosa più significativa è rappresentata dai lavoratori portuali, promotori, fin dal primo istante, di tutte le iniziative di protesta e ora, come li ha invitati Zeno, usano il pensiero per indicare un percorso di unità e di solidarietà.

Ercoli

La politica prende Genova a modello di rilancio

Al meeting virtuale di Assotrasporti interventi di Margiotta (MIT), De Lorenzis e Paita (Commissione Trasporti) e Russo (Confetra)

Mentre si è finalmente alzato il velo sul ‘Piano Colao’ per il rilancio del Paese – ma i due mesi di lavoro della task force designata dal Premier Conte paiono essere, alla resa dei conti, la classica montagna capace di partorire un topolino (che già divide la Nazione...) - che nel suo centinaio abbondante di schede e di pagine di fitta analisi contempla, fra le sei grandi aree di intervento le infrastrutture e l’ambiente come ‘volano del rilancio’, in un meeting virtuale si è parlato di “Infrastrutture strategiche e nuove opere. Semplificare le procedure per rilanciare l’economia”.

Il tema indicato ha visto ‘scendere in campo’ (digitalmente, come logico) – ospiti di Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti – il Senatore PD Salvatore Margiotta, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l’Onorevole M5S Diego De Lorenzis, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e l’Onorevole IV Raffaella Paita, Deputata della Commissione Trasporti, Ivano Russo, Direttore Generale di Confetra.

Alla ribalta ancora una volta l’importanza di fare investimenti nelle infrastrutture seguendo il ‘Modello Genova’, e l’opportunità di apportare modifiche al codice degli appalti per rispondere all’emergenza e favorire il rilancio economico.

Margiotta ha ricordato i 130 miliardi di euro già finanziati e da investire in 10 anni per i lavori di strade, autostrade, aeroporti, ferrovie e metropolitane ponendo come obiettivo l’ambizione di utilizzare la crisi Covid-19 come opportunità per crescere. “I problemi maggiori che penalizzano lo sviluppo del nostro Paese sono: la lentezza dell’iter procedurale e autorizzativo, il contenzioso che porta a tenere in ostaggio l’opera in costruzione e la questione del fallimento dell’impresa, che può bloccare una moltitudine di cantieri”.

In attesa del ‘decreto Semplificazioni’ che dovrebbe portare alla sburocratizzazione del Paese e all’alleggerimento dei processi attuativi dei provvedimenti (che, in caso contrario, rischiano di creare false aspettative senza incidere veramente sul sistema produttivo italiano), Paita concorda sulla necessità di partire dai casi italiani che hanno funzionato: “Genova ed Expo in primis, rilanciando il ‘piano shock’ proposto da Italia Viva prima dello scoppio della pandemia di Coronavirus, che prevede sei articoli di intervento dedicati alle infrastrutture e allo sblocco delle opere, perché la crisi non si può superare con i sussidi, ma si supera con la creazione di opportunità di lavoro e fiducia nelle imprese”.

Il ‘padrone di casa’ Sandiano ha chiesto “una semplificazione con pensiero positivo, che deve essere bilanciata da norme chiare e adeguati controlli in parallelo. Il modello Genova ed Expo devono essere di esempio: è necessario diventare operativi al più presto”, ricordando tre lettere inviate al Governo e al Presidente Mattarella nel primo trimestre 2020, ed ha ribadito la “richiesta di dichiarazione dello stato di emergenza per il monitoraggio in tempi rapidi delle infrastrutture, da effettuarsi a costo zero precettando il personale pubblico degli uffici tecnici presente su tutto il territorio nazionale”.

Sempre in tema di burocrazia connessa ai trasporti e alla logistica, infine Russo ha testimoniato l’esistenza di 133 procedimenti amministrativi da effettuare per i controlli delle merci nei porti italiani suddivisi su 17 amministrazioni pubbliche.

DI rilancio: Confetra, tamponata l'emorragia, voltare pagina

Ora di un Progetto Paese incentrato su logistica e industria

(ANSA) - ROMA, 11 GIU - "Bene i DL Cura Italia e Rilancio, il Governo ha riconosciuto la centralità del settore della Logistica ed ha provato a tamponare l'emorragia di lavoro e fatturati". Lo riconosce la vicepresidente di Confetra, Silvia Moretto, in un'audizione alla commissione Trasporti della Camera. "Ora occorre provare a correggere ciò che c'è da correggere in fase di conversione parlamentare", aggiunge a partire dalle "esigue" risorse per i porti e il cluster portuale.

E poi, per Confetra "occorre voltare pagina". L'associazione ha presentato all'esecutivo un dossier sulle semplificazioni e una proposta per la riduzione del cuneo sul costo del lavoro, a partire dagli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown.

"Chiediamo al Governo, fin dai prossimi stati generali, di alzare l'asticella e misurarsi con noi su un grande progetto Paese che abbia la logistica e l'industria al centro dell'agenda politico-economica. Né più né meno - ha concluso Moretto - di ciò che avviene in Germania, Francia, ed in tutti i grandi Paesi industrializzati europei e del G8, che tuttavia continuano a distanziare pesantemente l'Italia nel Logistic Performance Index". (ANSA).

LOGISTICA,
CONFETRA: PENSARE PRESTO AL FUTURO DEL PAESE
AGENZIA
ASKANEWS
SEZIONE
ECONOMIA

"SERVE GRANDE PROGETTO PAESE" Roma, 11 giu. (askanews) - "Bene i Dl Cura Italia e Rilancio, il Governo ha riconosciuto la centralità del settore della Logistica e ha provato a tamponare l'emorragia di lavoro e fatturati. Ora occorre provare a correggere ciò che c'è da correggere in fase di conversione parlamentare - penso anzitutto alle esigue risorse stanziare a vantaggio di porti e cluster portuale - e poi occorre voltare pagina". Lo ha dichiarato Silvia Moretto vice presidente vicaria di

Confetra in audizione alla commissione Trasporti della Camera. "Abbiamo presentato a Palazzo Chigi e alla Ministra De Micheli il nostro dossier sulle Semplificazioni - ha aggiunto -. Aspettiamo l'allegato Infrastrutture e il PNR per capire la direzione di marcia che, anche nei nostri settori, il Governo vorrà intraprendere. Abbiamo apprezzato il taglio dell'IRAP, anche se la principale misura di civiltà fiscale resta la riduzione del cuneo sul costo del lavoro. E in questa direzione, abbiamo presentato al Mef una compiuta proposta che potrebbe riguardare almeno, sperimentalmente in una prima fase, gli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown. Dovremmo anche confrontarci sugli investimenti, pubblici e privati, sul gap logistico e infrastrutturale che separa drammaticamente il Mezzogiorno dal resto d'Italia, e l'Italia dal resto d'Europa, e su come sostenere davvero l'export a vantaggio di manifattura e logistica italiane posizionando bene il Paese nel complesso scenario del commercio globale di oggi tra Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi". "Insomma, chiediamo al Governo, fin dai prossimi Stati Generali, di alzare l'asticella - ha concluso - e misurarsi positivamente con noi su un grande Progetto Paese che abbia la logistica e l'industria al centro dell'agenda politico-economica. Né più né meno di ciò che avviene in Germania, Francia, e in tutti i grandi Paesi industrializzati europei e del G8, che tuttavia continuano a distanziare pesantemente l'Italia nel Logistic Performance Index".

DL Cura Italia: Moretto (Confetra), bene riconoscere ruolo della Logistica. Ma fare presto

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – “Bene i DL Cura Italia e Rilancio, il Governo ha riconosciuto la centralità del settore della Logistica e ha provato a tamponare l'emorragia di lavoro e fatturati. Ora occorre provare a correggere ciò che c'è da correggere in fase di conversione parlamentare – penso anzitutto alle esigue risorse stanziare a vantaggio di porti e cluster portuale – e poi occorre voltare pagina” ha dichiarato Silvia Moretto vice presidente vicaria di Confetra.

“Abbiamo presentato a Palazzo Chigi e alla Ministra De Micheli il nostro dossier sulle Semplificazioni. Aspettiamo l'allegato Infrastrutture e il PNR per capire la direzione di marcia che, anche nei nostri settori, il Governo vorrà intraprendere. Abbiamo apprezzato il taglio dell'IRAP,

anche se la principale misura di civiltà fiscale resta la riduzione del cuneo sul costo del lavoro. E in questa direzione, abbiamo presentato al MEF una compiuta proposta che potrebbe riguardare almeno, sperimentalmente in una prima fase, gli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown.

Dovremmo anche confrontarci sugli investimenti, pubblici e privati, sul gap logistico e infrastrutturale che separa drammaticamente il Mezzogiorno dal resto d'Italia, e l'Italia dal resto d'Europa, e su come sostenere davvero l'export a vantaggio di manifattura e logistica italiane posizionando bene il Paese nel complesso scenario del commercio globale di oggi tra Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi.

Insomma, chiediamo al Governo, fin dai prossimi Stati Generali, di alzare l'asticella e misurarsi positivamente con noi su un grande Progetto Paese che abbia la logistica e l'industria al centro dell'agenda politico-economica. Né più né meno di ciò che avviene in Germania, Francia, e in tutti i grandi Paesi industrializzati europei e del G8, che tuttavia continuano a distanziare pesantemente l'Italia nel Logistic Performance Index” ha concluso Moretto.



Un dibattito in videoconferenza sulla ripartenza dello scalo

L'International Propeller Club Port of Ravenna, in collaborazione con l'Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali (ARSI) ha organizzato per oggi pomeriggio alle 17 un incontro in forma di dibattito in videoconferenza sul tema 'Il porto di Ravenna - La ripartenza'. Modera l'appuntamento il giornalista Lorenzo Tazzari; l'intervento introduttivo sarà di Simone Bassi, presidente del The International Propeller Club Port of Ravenna al quale seguiranno gli interventi di Danilo Belletti, presidente ARSI e **Confetra** Emilia Romagna e Andrea Corsini, assessore regionale al Turismo. Gli operatori portuali stanno cercando di capire quali saranno i tempi ed i modi della ripartenza e quali iniziative sia necessario od anche solo opportuno intraprendere.

© Riproduzione riservata



Pensare al futuro del Paese

ROMA – “Pensare al futuro del Paese. Bene i DL Cura Italia e Rilancio, il Governo ha riconosciuto la centralità del settore della Logistica e ha provato a tamponare l'emorragia di lavoro e fatturati. Ora occorre provare a correggere ciò che c'è da correggere in fase di conversione parlamentare – penso anzitutto alle esigue risorse stanziare a vantaggio di porti e cluster portuale – e poi occorre voltare pagina” ha dichiarato **Silvia Moretto** vice presidente vicaria di **Confetra**.

“Abbiamo presentato a Palazzo Chigi e alla ministra **De Micheli** il nostro dossier sulle Semplificazioni. Aspettiamo l'allegato Infrastrutture e il Pnr per capire la direzione di marcia che, anche nei nostri settori, il Governo vorrà intraprendere.

Abbiamo apprezzato il taglio dell'**Irap**, anche se la principale misura di civiltà fiscale resta la riduzione del cuneo sul costo del lavoro. E in questa direzione, abbiamo presentato al Mef una compiuta proposta che potrebbe riguardare almeno, sperimentalmente in una prima fase, gli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown.

Dovremmo anche confrontarci sugli investimenti, pubblici e privati, sul gap logistico e infrastrutturale che separa drammaticamente il Mezzogiorno dal resto d'Italia, e l'Italia dal resto d'Europa, e su come sostenere davvero l'export a vantaggio di manifattura e logistica italiane posizionando bene il Paese nel complesso scenario del commercio globale di oggi tra Via della Seta, Brexit, Guerra dei dazi.

Insomma, conclude **Moretto**, chiediamo al Governo, fin dai prossimi **Stati Generali**, di alzare l'asticella e misurarsi positivamente con noi su un grande Progetto Paese che abbia la logistica e l'industria al centro dell'agenda politico-economica. Né più né meno di ciò che avviene in Germania, Francia, e in tutti i grandi Paesi industrializzati europei e del G8, che tuttavia continuano a distanziare pesantemente l'Italia nel Logistic Performance Index”.

L'ECONOMIA REGIONALE OLTRE L'EMERGENZA SANITARIA/25

Un mare di interventi

A confronto tre esperti di portualità: Andrea Annunziata, Alberto Cozzo e Mauro Nicosia. Ecco le richieste: credito d'imposta e sostegno al settore turistico-crociéristico, ma anche abbattimento del cuneo fiscale

DI CARLO LO RE

Venticinquesima puntata del viaggio di MF Sicilia nell'economia regionale al tempo del coronavirus. Continuano le interviste a esperti e rappresentanti di categoria su come superare l'emergenza e fare rinascere la produzione regionale, duramente provata dal lungo stop imposto dal lockdown.

Tre le domande per i partecipanti al confronto: 1) le misure possibili a sostegno delle imprese oggi travolte dalla pandemia; 2) le mosse più efficaci per la ripresa; 3) i progetti per il dopo.

Primo a rispondere è Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale (nata dalla fusione dei porti di Augusta e Catania): «Tra le misure possibili e utili a sostegno delle imprese e adottate da molti Stati europei, Italia compresa, vi sono senza dubbio il sostegno del reddito dei lavoratori e delle famiglie, primo motore dei consumi, ma anche il mantenimento dei flussi di liquidità alle imprese, attraverso la concessione di apposite garanzie statali, nonché la proroga e, se possibile, l'estinzione dei versamenti erariali e contributivi del periodo di emergenza pandemica.

Per quel che riguarda il dopo, per Annunziata «occorre valorizzare strumenti quali il credito d'imposta per interventi produttivi strutturali finalizzati alla ricapitalizzazione societaria. Il credito dovrebbe essere applicato al 100%, con detassazione integrale sugli interventi con ricadute dirette sulla domanda di beni e servizi. Si potrebbe puntare anche sullo sgravio degli oneri sociali e

, da applicarsi per 24 mesi, per i dipendenti che escono dalla cassa integrazione e riprendono il lavoro. Questo consentirebbe una riduzione del costo del lavoro del 27-30%.

Inoltre, sarebbe opportuno, in sede di conversione del decreto Rilancio, emendare l'estensione per analogia dell'art. 181 alle concessioni demaniali in ambito portuale (ampliamento delle aree all'aperto di esercizi commerciali laddove possibile).

Quanto al futuro dell'Autorità che Annunziata presiede, «faremo tutto ciò

che sarà possibile fare e cercheremo di attuare soluzioni per aiutare gli operatori a riprendere le attività e a ripianare le perdite. Il tutto nel rispetto delle misure autorizzate dal Ministero e nella speranza che, sempre in sede di conversione del decreto, si valuti l'adozione di una serie di ulteriori misure, quali la riduzione dei canoni e la proroga di 12 mesi per la durata delle autorizzazioni e delle concessioni. Ciò per agevolare i concessionari che, durante questo periodo di emergenza, hanno subito un rallentamento o un fermo, non gravando l'Adsp sul bilancio dell'erario, sostenendo i propri costi autonomamente, non potendo l'entità delle agevolazioni ovviamente eccedere le spese che l'ente deve sostenere, fino a contenimento di bilancio. Inoltre, al fine di sostenere efficacemente la ripresa del settore turistico-crociéristico, principalmente colpito, stiamo rimodulando le risorse a nostra disposizione per una massiccia campagna istituzionale per promuovere le nostre mete e i nostri affascinanti territori».

Secondo a rispondere è Alberto Cozzo, avvocato marittimista, già esperto della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Sul fronte delle misure immediate a sostegno delle imprese, è vitale anticipare gli strumenti individuati dal decreto Crescita per le zes anche col ricorso alla decretazione d'urgenza ormai in voga, ma qui necessaria. Facendo riferimento al solo cluster marittimo e portuale, penso alle procedure semplificate (quando tutti ora parlano di Modello Genova) per l'accesso "aperto" alle infrastrutture esistenti e la riduzione dell'Irap, tenendo presente che a beneficiarne sarebbero le imprese attive e non quelle in stato di liquidazione o di scioglimento, in modo tale che il regime di aiuti non si trasformi in una mancia diffusa e a rischio di improduttività. Sul fronte del rapporto tra privati, questa fase di riapertura necessita di avere un unico parametro normativo per la rinegoziazione dei contratti, eventualmente puntando a strumenti di ricomposizione degli equilibri negoziali». Per la ripresa, continua Cozzo, «occorrerebbe adesso individuare strumenti cosiddetti di equity in aumento

di capitale (e non già per il consolidamento del debito), al fine di agevolare le aggregazioni delle nostre sole pmi attorno a minicampioni regionali; con investimenti dedicati allo sviluppo della block-chain a garanzia del consolidamento delle filiere su una scala necessariamente macro-regionale. Non è peregrino ripartire a esempio da F2I Holding Portuale! Ma non solo di mano pubblica deve trattarsi, in quanto la tanto citata programmazione non ha funzionato affatto già prima della pandemia, occorre ricordarlo. Il Fintech che associamo alla moneta virtuale è ben di più e giova ripensare per questo ai meccanismi di ricorso al mercato dei capitali».

E per quanto concerne il dopo, «serve imparare innanzitutto a non ripetere il "prima": diventa decisivo capovolgere il rapporto tra amministrazione e amministrati, i quali non possono ridursi a essere interpreti della macchina burocratica statale! Recuperiamo John Locke! Non possiamo più permetterci le "istituzioni estrattive" (sul punto riprendiamo in mano una copia di "Why Nations Fail"). Da qui discende la riduzione di quello che Mario Cervi definiva lo "scialo": puntare le poche risorse ormai disponibili sui settori in cui l'Italia è davvero competitiva. Per il Meridione recuperare Einaudi e abbandonare il paradosso keynesiano dell'infrastrutturazione fine a stessa, realizzando le infrastrutture necessarie a garantire la mobilità delle persone e delle merci lungo i corridoi paneuropei».

Terzo a rispondere è Mauro Nicosia, presidente regionale di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica): «Le aziende del sistema logistico, esentate dal lockdown, sono rimaste operative, sobbarcandosi il peso di supportare il sistema produttivo italiano. A fronte di cali del traffico medi del 30% nell'ultimo trimestre, hanno quindi affrontato costi fissi senza poter usufruire, in larga parte, della cassa integrazione. Uno sforzo ricaduto interamente sulle capacità tecniche e finanziarie dei terminalisti e degli operatori logistici. Nei prossimi mesi, assisteremo a una flessione del 20% degli interscambi internazionali di merci. 90 mila tonnellate in meno di prodotti transiteranno nella

rete logistica italiana. Il pil del secondo trimestre 2020, secondo le stime della Banca d'Italia, subirà una flessione del 12%. Abbiamo quindi chiesto al governo l'abbattimento del cuneo fiscale per le imprese che non si sono fermate. Questa è l'unica vera misura per ristorare il comparto».

Per Nicosia, «aumentare la dotazione finanziaria alle Adsp per negoziare l'abbattimento dei canoni concessori ai terminalisti è inoltre una misura imprescindibile. Concedere 3 miliardi ad Alitalia e solo 6 milioni a tutti i porti italiani per aiutare i terminalisti a superare lo shock finanziario che dovranno affrontare, a fronte dell'ulteriore crollo dei traffici nei prossimi mesi, è inaccettabile».

Ma il rilancio non passa solo da misure che servono unicamente a garantire la sopravvivenza del tessuto imprenditoriale del sistema logistico: «è infatti necessario ripensare i modelli di realizzazione delle infrastrutture. Modelli da costruire insieme ai soggetti, come gli imprenditori e le associazioni, che possono contribuire a scrivere una vera politica industriale della logistica che in questo Paese non c'è mai stata. L'e-commerce sarà la nuova frontiera. Ne abbiamo avuto prova grazie alla facilità con la quale è entrato nella gestualità quotidiana di ogni famiglia italiana durante il lockdown. Bisogna quindi scommettere sulla digitalizzazione e sulla semplificazione delle procedure: i pilastri su cui deve poggiare una nuova visione della portualità. In Sicilia è necessario investire tempo e risorse nell'analisi dei mercati la cui piattaforma logistica naturale è il sistema portuale della sponda sud del Mediterraneo. I Paesi dell'Africa sub-sahariana sono destinati, nel medio periodo, a diventare dei player fondamentali nel contesto euromediterraneo. E dobbiamo, per spingerli a diventare nostri partner stabili, essere in grado di costruire la nostra offerta logistica anticipando le loro esigenze. Per farlo non bastano solo le zone economiche speciali, i cui effetti si possono riscontrare sul lungo termine, ma è necessario integrarle con zone franche portuali, che possono avere effetti immediati nella capacità di attrazione delle merci extra Ue». (riproduzione riservata)

Bonaccini visiterà il cantiere del Ponte Teodorico

Sabato l'incontro presenti l'assessore regionale Corsini e il sindaco de Pascale



11 Giugno 2020 - Ravenna - Sabato pomeriggio il presidente della Regione Stefano Bonaccini, l'assessore regionale Andrea Corsini e il sindaco Michele de Pascale, assisteranno all'avvio dei lavori dedicati all'abbattimento del Ponte Teodorico per poi sostituirlo con un nuovo manufatto. Il cantiere è stato aperto lunedì scorso.

I lavori sono funzionali al transito sottostante dei treni di ultima generazione sia per il trasporto di containers che dei rimorchi degli autotreni. L'intervento, finanziato da RFI, durerà circa sette mesi.

L'annuncio è stato dato dall'assessore Corsini nel corso di un webinar promosso dal Propeller.

Durante la video conferenza l'assessore Corsini - rispondendo alle sollecitazioni del presidente del club Simone Bassi e del presidente di Confetra Emilia Romagna, Danilo Belletti - ha ripercorso gli interventi programmati per potenziare il collegamento ferroviario da/per il porto. Il primo cantiere a terminare è quello relativo al by pass che eviterà a 4mila treni di entrare in città e andare direttamente allo scalo marittimo.

Novità per quanto riguarda la Zls, la zona logistica semplificata. Corsini ha spiegato che nelle prossime settimane il progetto per Ravenna verrà presentato al cluster portuale. Un contributo importante verrà da Itl, l'istituto regionale dei trasporti e della logistica presieduto dal ravennate Guido Fabbri.

Il presidente nazionale del Propeller ha ricordato il webinar in programma domani alle 17.30 dal titolo "Parliamo di Porti: Professionalità a confronto ai tempi del COVID-19", organizzato da Assoporti e dal Propeller Clubs Nazionale. Lo scopo è quello di discutere l'andamento della portualità italiana dopo gli effetti dell'emergenza sanitaria. Con Masucci interverrà il presidente di Assoporti, Daniele Rossi.

Il comandante della Direzione Marittima, Sciarrone, ha annunciato di aver firmato in mattinata il rinnovo per altri 4 anni della concessione per l'attività di Eni. "Non ho colto nelle parole dei vertici di Eni alcuna volontà di disimpegno". [i](#)

L'intervista

Ennio Cascetta

“Un piano infrastrutture finanziato dal governo per far ripartire il Sud”

di Tiziana Cozzi

«Meno investimenti e minor sviluppo. Il Mezzogiorno è storicamente indietro da sempre e ora rischia di arretrare ancora di più. L'emergenza Covid rischia di aggravare il gap con il resto d'Italia».

Ennio Cascetta, presidente della Metropolitana spa, propone una ricetta. E la gira direttamente al governo. «Un piano per le infrastrutture, il governo anticipi la partenza dell'Alta velocità, a partire dalla Napoli-Bari».

Professor Cascetta, come può ripartire il Sud?

«Il presupposto per qualunque ricetta è migliorare l'accessibilità del Mezzogiorno. Se non si possono raggiungere le mete, non c'è turismo, non c'è economia se non si esportano merci. È un territorio geograficamente poco accessibile, molto meno del resto d'Italia per la sua posizione. Negli ultimi 10 anni, si è allargato il gap tra chi ha l'Alta velocità e chi non ce l'ha. Al Nord, con l'Alta velocità, il Pil è cresciuto del 7 per cento in 10 anni. Al Sud, nello stesso periodo, non è stato realizzato nemmeno un chilometro. La prima Autostrada del Sole, fu costruita nel 1964. Nei 10 anni successivi furono realizzati 4.500 chilometri di autostrada, praticamente tutta. Da noi l'Alta velocità si ferma a Salerno».

Ritardi che si accumulano... Come fare per recuperare?

«I cantieri sulla Napoli-Bari sono ripartiti, ne sono felice e spero che in 5 anni potremo prendere il primo treno: ma per arrivare a Reggio Calabria quanto impiegheremo? Vent'anni? Siamo in ritardo sulle nuove infrastrutture. Ho una proposta».

Quale?

«Il governo potrebbe anticipare i tempi, finanziando con dei bonus i primi servizi compensativi sulle linee. Lo Stato metterebbe a gara un contributo, ad esempio, di 20 milioni di euro all'anno a chi fornisce treni per l'Alta velocità, con 4 o 6 coppie di corse al giorno,



▲ I lavori Uno dei cantieri dell'Alta velocità della Napoli-Bari. A destra Ennio Cascetta presidente di Metropolitana spa

con gli stessi servizi. Si viaggerebbe a una velocità ridotta, 200 invece di 300 all'ora ma almeno si partirebbe subito, potremmo godere di un beneficio ridotto ma veloce».

Professore, lei parla anche di un limite all'accessibilità degli aeroporti al Sud?

«Sì. Mi riferisco agli enormi danni subiti con la crisi dagli scali, con

voli bloccati, zero incassi e molte spese da affrontare senza ricevere nessun aiuto dallo Stato. La politica di recupero di Alitalia messa in campo dal governo nazionale corre il rischio di penalizzare le compagnie low cost, imponendo gli stessi contratti di lavoro anche per le compagnie che non sono italiane. Se per tutelare Alitalia si mettono fuori gioco le

“
La ricetta è nell'accessibilità del Mezzogiorno: se non si possono portare merci, raggiungere mete, portare turismo non c'è economia



Un errore la politica del recupero di Alitalia: penalizzate le compagnie low cost. C'è preoccupazione tra i gestori degli scali, anche a Capodichino

low cost che portano il 60 per cento dei turisti sul nostro territorio, si penalizza così il Mezzogiorno. Il Nord si raggiunge facilmente, il problema sarà arrivare a Napoli, Catania, Palermo. C'è molta preoccupazione tra tutti i gestori degli aeroporti a cominciare da Capodichino. Sarebbe un gravissimo danno di accessibilità. È un prezzo che non può pagare il Sud».

Quanto ritardo stanno accumulando i lavori delle nuove stazioni metropolitane?

«Due mesi di Covid hanno ritardato tutto e ora la Fase 2 con tutte le procedure non aiuta. Il ritardo c'è stato ed è difficile anche quantificarlo. Speriamo di riprendere a pieno ritmo a breve. Aspettiamo ancora i fondi statali di 200 milioni, di cui 94 già approvati due anni fa. C'è un ritardo evidente nonostante l'impegno politico del ministro e del Comune. La burocrazia italiana è uno dei grandi nemici del paese, bisogna sconfiggerla per ripartire».

Come giudica il piano Colao?

«Ritengo che contenga idee valide ma è del tutto deludente su trasporti e infrastrutture. La logistica, decisiva per la ripresa economica dell'Italia, è del tutto ignorata».

Cosa pensa del conflitto all'interno dell'associazione per la scelta del presidente dell'Unione degli industriali?

«Purtroppo stiamo assistendo ad un brutto spettacolo, in un momento critico dell'economia. La lotta per il potere non mi piace, non mi piacciono i contrasti sulla base della scelta di un nome e non di un programma condiviso o su cui aprire un confronto. Abbiamo di fronte a noi anni difficilissimi, in cui dovremo trattare interventi a sostegno delle imprese. Un settore che non riesce a esprimere un candidato unico non dà un bell'esempio. Così si è più deboli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Webinar OSIL sul valore generato dalla logistica nei magazzini

Al fine di **misurare il “valore” generato dalla logistica nei magazzini nelle settimane più acute della pandemia Covid-19**, il Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management della LIUC Business School ha svolto una ricerca a livello nazionale analizzando oltre 250 casi in molteplici settori industriali per un totale di 7 milioni di mq coperti, i cui **risultati verranno presentati il 23 giugno nel corso di un webinar dedicato**.

Dall’analisi dei casi è stato possibile derivare una serie di indicatori chiave, specifici per le diverse “tipologie di attività logistica”, che determinano la capacità di un impianto logistico di **generare valore sia in termini di occupazione che di impatto economico**. Come si evince dai numerosi casi analizzati, il valore delle attività logistiche è connesso alla qualità del magazzino, misurata attraverso il modello di rating da 1 a 5 stelle sviluppato dall’Osservatorio sull’Immobiliare Logistico (www.osil.it).

I risultati della ricerca saranno presentati nel corso di un webinar in data 23 giugno alle ore 17:30, organizzato con il patrocinio di Assologistica e di Fedespedi, e con il supporto di World Capital Real Estate Group, e verranno discussi con un autorevole panel di esperti.

Per info e iscrizioni al webinar [cliccare qui](#).

Intervengono al webinar

.Renzo Sartori, Vicepresidente Assologistica

• Silvia Moretto, Presidente Fedespedi

• Andrea Faini, CEO World Capital

• Alessandro Creazza, Professore Associato di Logistica e Supply Chain Management, LIUC Business School

Modera: Fabrizio Dallari, Direttore del Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management, LIUC Business School

Confetra in audizione in Commissione Trasporti

Dalla vicepresidente Moretto un invito al Governo di pensare presto al futuro del Paese

"Bene i DL Cura Italia e Rilancio, il Governo ha riconosciuto la centralità del settore della Logistica e ha provato a tamponare l'emorragia di lavoro e fatturati. Ora occorre provare a correggere ciò che c'è da correggere in fase di conversione parlamentare - penso anzitutto alle esigue risorse stanziati a vantaggio di porti e cluster portuale - e poi occorre voltare pagina" ha dichiarato Silvia Moretto vice presidente vicaria di Confetra.

"Abbiamo presentato a Palazzo Chigi e alla Ministra De Micheli il nostro dossier sulle Semplificazioni. Aspettiamo l'allegato Infrastrutture e il PNR per capire la direzione di marcia che, anche nei nostri settori, il Governo vorrà intraprendere. Abbiamo apprezzato il taglio dell'IRAP, anche se la principale misura di civiltà fiscale resta la riduzione del cuneo sul costo del lavoro. E in questa direzione, abbiamo presentato al MEF una compiuta proposta che potrebbe riguardare almeno, sperimentalmente in una prima fase, gli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown.

Dovremmo anche confrontarci sugli investimenti, pubblici e privati, sul gap logistico e infrastrutturale che separa drammaticamente il Mezzogiorno dal resto d'Italia, e l'Italia dal resto d'Europa, e su come sostenere davvero l'export a vantaggio di manifattura e logistica italiane posizionando bene il Paese nel complesso scenario del commercio globale di oggi tra Via della Seta, Brexit, Guerra dei Dazi.

Insomma, chiediamo al Governo, fin dai prossimi Stati Generali, di alzare l'asticella e misurarsi positivamente con noi su un grande Progetto Paese che abbia la logistica e l'industria al centro dell'agenda politico-economica. Né più né meno di ciò che avviene in Germania, Francia, e in tutti i grandi Paesi industrializzati europei e del G8, che tuttavia continuano a distanziare pesantemente l'Italia nel Logistic Performance Index" ha concluso Moretto.

Anche Laghezza (Confetra Liguria) all'attacco del Governo per la paralisi autostradale attorno a Genova

“Decine di chilometri di coda ogni giorno, tir e automobili imprigionati dalla mattina alla sera in autostrada con un conto danni in costante e continua crescita, varchi e terminal portuali bloccati, container che si mischiano al traffico della città e non riescono a raggiungere la destinazione finale. È questo il girone infernale nel quale sta morendo la logistica del nord-ovest italiano e sta affondando il principale porto del Paese, Genova”. Inizia così la nota con cui Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, si aggiunge al coro di proteste sollevato dagli spedizionieri (Spediporto) e dagli agenti marittimi genovesi (Assagenti). Nel mirino le criticità innescate da una serie di lavori e verifiche sulla rete autostradale attorno al capoluogo ligure avviate dal concessionarie Autostrade per l'Italia e per effetto del quale il regolare afflusso e deflusso delle merci col porto di Genova subiscono enormi rallentamenti.

“Quali sono i tempi limite di sopravvivenza? Quanto manca ancora perché anche il sistema produttivo del secondo più importante polo industriale d'Europa collassi a causa del blocco negli approvvigionamenti e dei trasporti?” si chiede. Per Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, il limite di guardia sulle autostrade liguri e ormai oltrepassato “ed è grottesco che la politica continui a parlare di piani di largo respiro e di lungo periodo mentre si sta assistendo passivamente all'annientamento del sistema logistico su cui si regge il paese e sul quale dovrebbero far conto le aziende che faticosamente tentano di ripartire dopo l'emergenza Covid19”.

“Bello sentir parlare di Italia veloce, di mobilità green e sostenibile – afferma Laghezza – ma la verità è un'altra. Siamo in un'emergenza nazionale che va riconosciuta e dichiarata: sono quei 30 chilometri di coda che per prime colpiranno le aziende dell'autotrasporto e della logistica per poi strozzare il rilancio industriale del Paese. Le risposte vanno date subito. Non ne possiamo più di tavoli di confronto” sottolinea il presidente di Confetra Liguria.

La conclusione è questa: “C'è bisogno subito, immediatamente, di un soggetto istituzionale, si chiami Commissario o Paperino, che sia dotato di pieni poteri per affrontare quest'emergenza e che dia ordini coerenti con la necessità prioritaria di fluidificare il traffico a tutti i soggetti in campo e indennizzi il sistema logistico dei danni subiti. Contestualmente devono essere assunte le scelte, quelle vincolanti, che pongano tutti i soggetti in campo nella condizione e nell'obbligo di affrontare questa emergenza. Si vuole togliere la concessione ad Autostrade? Lo si faccia subito senza esitazioni. Si vuole cambiare il contenuto della concessione non cambiando il concessionario? Subito. Si vogliono imporre obblighi cogenti al concessionario? Subito. Le risposte andavano date ieri nel momento in cui traffico sulla rete non ce n'era. Ora chi non l'ha fatto, ovvero le istituzioni,

devono farsi carico di questi comportamenti irresponsabili e trovare le soluzioni. Da quelle immediate a quelle di prospettiva, che per la Liguria si chiamano: Terzo Valico, Gronda di Genova, ferrovia con la Francia e ferrovia Pontremolese, oltre a una completa revisione del sistema autostradale con ripristino dell'esistente e realizzazione di nuove tratte capaci di rompere l'isolamento della Liguria".

Dossier

Le leve della ripresa

La crisi sanitaria ha messo in luce le fragilità del nostro Paese che si è scoperto non abbastanza resiliente. La Fase tre può diventare l'occasione per intraprendere azioni urgenti e per lungo tempo rinviate



Scenari post Covid. Secondo EY sono tre i facilitatori della ripartenza dell'Italia: infrastrutture, formazione e digitale. Serve anche una maggiore capacità di spesa dei fondi Ue e meno burocrazia per invertire la rotta più velocemente

Terapia d'urto per superare la pandemia

Chiara Bussi

Infrastrutture, formazione e digitale. Secondo EY la cura del Paese dopo lo shock da coronavirus passa attraverso due facilitatori che consentiranno di assorbire gli effetti del Covid-19 e di innescare la trasformazione: «l'emergenza sanitaria - fa notare Massimo Antonelli, CEO di EY in Italia - ha messo in luce le fragilità del nostro Paese che si è scoperto non abbastanza resiliente. Al tempo stesso può diventare l'occasione per intraprendere azioni urgenti e per lungo tempo rinviate». Emergono così le indicazioni di rotta, frutto di analisi di EY. L'incontro digital talk "Italia riparte" del 4 giugno scorso ha rappresentato il punto di partenza per le analisi che Cassa Depositi e Prestiti, EY e Laeis Business School stanno elaborando per individuare le possibili azioni e gli strumenti per una ripartenza il più efficace possibile in alcuni settori strategici dell'economia italiana: turismo, automotive, infrastrutture, manifatturiero, sanità e made in Italy.

Interconnessione

Il primo facilitatore è l'aumento della dotazione di infrastrutture materiali e immateriali. L'incidenza degli investimenti sul Pil in Italia è cresciuta negli ultimi anni, passando dal 6,8 del 2014 all'8,2 del 2019, spinta soprattutto da quelli dei privati che si attestano oggi al 5,5 per cento. Resta però ancora molto da fare per colmare il divario con altri Paesi. Un in particolare con la Francia. Occorre riaprire cantieri per grandi (e piccole) opere, ma non solo. «La fase di lockdown - dice Antonelli - suggerisce di dare priorità alle infrastrutture sanitarie, a quelle legate alla mobilità di persone e merci e alle tic». La parola d'ordine è interconnessione. Per la sanità significa creare non solo nuovi posti letto, ma reti per la sorveglianza epidemiologica e il testing e per la distribuzione di dispositivi di protezione. Connessi a loro volta alle reti di trasporto e mobilità, specie delle persone, per integrare in modo efficace le reti fisiche di spostamento e rete di monitoraggio, da utilizzare anche in situazioni di emergenza sanitaria. Con alcuni nodi ancora da scegliere, come l'equilibrio tra le esigenze pubbliche e



Al timone, Massimo Antonelli, CEO di EY in Italia

la protezione dei dati individuali. Serve poi una maggiore flessibilità del trasporto pubblico: una spinta alla mobilità alternativa attraverso l'integrazione funzionale, tecnologica e digitale. Poi bisogna potenziare reti di logistica e le infrastrutture di tic, aumentando ad esempio la copertura della banda larga ultra veloce e mobile, la capillarità di wi-fi pubblico, la connessione in fibra ottica di scuole e amministrazioni. «Gli interventi sulle infrastrutture - dice Antonelli - hanno un notevole effetto moltiplicatore: si stima che l'incremento di spesa pubblica di un euro produca nel medio periodo da 1,8 a 2,8 euro di Pil».

Modello tedesco

Una delle malattie croniche del nostro Paese è anche la cosiddetta "polarizzazione asimmetrica delle competenze", dove la fascia più qualificata degli occupati cresce meno di quella poco qualificata. Una delle strade per superarla è quella dei piani di investimento pluriennali di settore. La formazione dovrebbe essere finanziata con un modello alla tedesca: fondi di pubblicità ad hoc collegati ai sistemi di Cassa inte-

grazione, agganciando la retribuzione a carico del bilancio pubblico per le ore non lavorate alla partecipazione ad azioni di formazione, come avviene con i Kurzarbeit. In parte utilizzando la dote prevista per l'Italia del nuovo decreto di Sire, il programma Ue in rampa di lancio da 100 miliardi complessivi. «Un primo passo in questa direzione - fa notare Antonelli - è il Fondo Nuove competenze introdotto dal decreto Rilancio e finanziato con il Fondo sociale europeo per andare in contro alle mutate esigenze organizzative e produttive dell'impresa. Ma occorre anche un'opera di semplificazione dell'accesso ai fondi per la formazione e loro relativa focalizzazione su interventi a salvaguardia dell'occupazione». E riqualificare il modello educativo e formativo, investendo sui percorsi certificati ibridi (in parte a distanza e in parte in presenza).

Nuovo ruolo della Pa

Un altro ritardo, tutto italiano, è quello sull'innovazione digitale che vede il nostro Paese al 24esimo posto (su 28) nella classifica della Commissione Ue sulla base dell'indice Desi (Digital Eco-

nomy nd Society Index). «Questo momento - fa notare Antonelli - può diventare per le aziende un'opportunità per digitalizzare e ripensare i propri processi». Non solo. «Trasformazione digitale - chiarisce - vuol dire anche digitalizzazione della pubblica amministrazione, che dovrà diventare agente di sviluppo con un'offerta di servizi digitali ai cittadini secondo una vera multicanalità, di piattaforma per supportare nuovi modelli di fruizione dei servizi offerti con la messa a punto di infrastrutture efficienti e sicure». L'accelerazione della spesa dei fondi Ue, aggiunge, «rappresenta un fattore cruciale per la ripartenza, ma è necessario puntare definitivamente alla qualità e non solo alla quantità». L'ostacolo principale sul cammino della ripresa, conclude Antonelli, «è la burocrazia: serve uno snellimento degli atti e delle procedure per innescare al più presto la trasformazione, con un nuovo rapporto tra cittadini e la Pa. E al tempo stesso un ruolo diverso dello Stato: un maggiore coinvolgimento dei privati per costruire una ripartenza su basi solide e durature».

LA FOTOGRAFIA

GLI INVESTIMENTI PUBBLICI IN INFRASTRUTTURE
Dati 2018 in % rispetto al Pil



L'incidenza degli investimenti pubblici in infrastrutture in Italia, seppure in lieve decrescita negli ultimi cinque anni, è in linea con il dato europeo. L'unica eccezione tra i big europei è la Francia. Secondo EY resta però ancora molto da fare in termini di snellimento delle procedure, per consentire un flusso economico e finanziario più efficace e tempestivo

GLI INVESTIMENTI PRIVATI IN INFRASTRUTTURE
Dati 2018 in % rispetto al Pil



95

Miliardi di euro
È il contributo privato agli investimenti in infrastrutture in Italia nel 2019, in decisa crescita rispetto ai circa 72 miliardi del 2014. La crescita del contributo dei privati ha permesso di recuperare parte del divario con alcune economie europee, grazie a forme di partenariato pubblico-privato

L'INDICE DI DIGITALIZZAZIONE
Il punteggio dei 4 big. Dati 2019



L'Italia è al 24esimo posto (su 28) nella Ue secondo l'indice Desi, ben al di sotto degli altri big e della media europea (52,5 punti). Il nostro Paese è davanti solo a Polonia, Grecia, Romania e Bulgaria. Il primo posto per livello di digitalizzazione spetta alla Finlandia, seguita da Svezia e Olanda. L'Italia è in buona posizione su connettività e servizi pubblici digitali, mentre restano ancora ampi margini sul fronte delle competenze digitali

La sfida della logistica

Intercettare nuovi traffici con l'integrazione porti-ferrovie

Marco Morino

Porti e ferrovie. La scheda numero 39 del piano di rilancio messo a punto dalla task force Colao afferma con chiarezza che l'ammodernamento dei porti, l'espansione della rete ferroviaria per il trasporto merci e soprattutto l'integrazione tra i porti e il sistema ferroviario (specialmente nel Mezzogiorno) potrebbero dare una forte spinta alla ripresa dell'economia italiana: turismo, automotive, infrastrutture, manifatturiero, sanità e made in Italy.

spetto ai porti del Nord Europa, mentre gli altri porti del Mediterraneo hanno guadagnato l'7 per cento. Per i nostri scali, a differenza di quelli del Nord Europa, sono per lo più ubicati all'interno delle città. L'accessibilità stradale è spesso ardua, dovendo superare numerosi colli di bottiglia e ciò rappresenta un sicuro svantaggio competitivo rispetto ad altre realtà concorrenti. Pensiamo al porto di Genova, che dopo il crollo del ponte Morandi è gravato da problemi di staticità di viadotti e gallerie evidenziate lungo il nodo autostradale ligure e in piena emergenza. Tuttavia la modalità prevalente per il trasporto delle merci è dei container da e verso i porti italiani resta quella stradale (Tir): la quota modale delle ferrovie è inferiore al 2%, fatta eccezione per Trieste (9,0%) e La Spezia (27%). Ora la sfida è potenziare l'accessibilità ferroviaria verso i porti italiani, velocizzando i collegamenti con i mercati di destinazione delle merci e invogliando i traffici e le spedizioni internazionali

a scegliere i nostri approdi e non quelli di altri Paesi. Pertanto si rende necessario investire nel cosiddetto ultimo miglio ferroviario, con l'obiettivo di portare i binari lungo le banchine e nel cuore delle aree portuali. Il gruppo Ferrovie dello Stato, attraverso Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ha avviato un robusto piano di investimenti per lo sviluppo del trasporto merci e per agevolare il trasferimento modale dalla gomma all'orbita nel nostro Paese. Il piano, del valore di 4 miliardi di euro, prevede l'ammodernamento tecnologico e infrastrutturale delle linee ferroviarie per adeguarle agli standard europei dei Corridoi Ten-T e per realizzare un moderno e competitivo traffico merci su ferro. Di questi 4 miliardi, circa 1,4 miliardi sono dedicati in particolare al potenziamento delle connessioni tra linee ferroviarie, porti intercontinentali e ai mercati di destinazione delle merci e invogliando i traffici e le spedizioni internazionali

NUMERI

10mila treni

Il 56% del traffico container sbarcato o imbarcato a Trieste nel 2019 ha usato la ferrovia. Il traffico ferroviario che interessa il porto di Trieste, già fortemente irrobustito negli ultimi anni, porta al consolidamento dei dati raggiunti nel 2018, arrivando al traguardo di 10mila treni e 21omila camion tolti dalla strada

4

I Corridoi Tnt-T Sono 4 i Corridoi merci che attraversano l'Italia (Reno-Alpi, Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo) e per tutti il Gruppo Fs Italiane, attraverso Rfi, ha assunto il ruolo di governance

do con l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per ampliare la quota di traffico merci a servizio del porto di Trieste, di importanza strategica per la sua posizione lungo il Corridoio Baltico-Adriatico e la via della Seta; il piano di sviluppo infrastrutturale e tecnologico degli impianti ferroviari nel porto di Venezia; il potenziamento ferroviario del porto di Genova, il più importante nel Sud del Paese; per il nodo intermodale di Brindisi, nello scalo merci di Bari Lamastana e il porto di Taranto, mentre è stato siglato un accordo con l'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Centrale, per valutare la realizzazione di una nuova stazione e di un terminal ferroviario, con modulo di 750 metri, in prossimità dell'attuale impianto di Napoli San Giovanni Barra.

PARTICIPAZIONE ADULTI ALLA FORMAZIONE
Dati in % riferiti al 2018



11,1%

La media Ue
È il tasso medio di partecipazione degli adulti (24-65 anni) alla formazione secondo l'Education Monitor della Commissione Ue. Nel 2009 era del 9,5%. L'Italia è al di sotto della media, mentre spicca la Francia con un tasso del 16,6%. Secondo EY la formazione è una delle chiavi per la ripartenza



Confetra incontrerà Conte e Governo

ROMA – Confetra incontrerà il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il Governo nell'ambito degli Stati Generali dell'Economia.

“Sarà una importantissima occasione per discutere del futuro logistico del Paese” commenta il presidente Guido Nicolini. Lo scenario del commercio globale post emergenza Covid – aggiunge – si ultimi 18 mesi da Guerra dei Dazi, Via della Seta, Brexit, Rotta Artica, ora dovranno fare i conti con una riduzione prevista di circa il 20% nell'interscambio Italia – resto del

mondo. Parliamo di circa 90 milioni di tonnellate di merce in meno movimentate, tra import ed export. Discuteremo di infrastrutture, certo, a partire da Italia Veloce, il Documento di Programmazione voluto dalla ministra De Micheli.

Ma non solo. Siamo interessati ad aprire con il Governo una riflessione su come irrobustire

l'industria logistica nazionale: capitalizzarne le imprese, sostenerne gli investimenti innovativi, aiutarne il salto dimensionale, favorire aggregazioni, incentivare i contratti di trasporto "franco destino". Le 95 mila imprese logistiche che operano in Italia sono le braccia, le gambe e la mente del nostro import ed export".

"Solo facendo crescere il comparto tutto, attraverso campioni nazionali ed un tessuto più forte di Pmi – dice ancora Nicolini – l'Italia potrà giocare un ruolo davvero forte e autonomo sui mercati globali. Si pensi alla Germania: DB Schenker nel cargo ferroviario, Dhl su gomma corriere e spedizioniere internazionale, Eurokai nel terminalismo portuale, Hapag Lloyd come grande shipping line contenitori globale, Lufthansa Cargo, leader nel trasporto aereo merci.

Il primato logistico europeo e globale, di quel Paese, non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell'economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio ed asset strategico nazionale. Discorso simile potrei fare per Francia o Svizzera, per non parlare della Cina. Attorno a questi due temi, infrastrutture e profilo industriale del settore, avvieremo il confronto con il Governo".

Confetra incontrerà il Governo negli Stati Generali dell'Economia

Confetra porterà la voce del trasporto merci negli Stati Generali dell'Economia che si stanno svolgendo a Roma, attraverso un incontro che svolgerà nel pomeriggio del 17 giugno 2020 con il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. In una nota il presidente Guido Nicolini spiega che questa “sarà un’importantissima occasione per **discutere del futuro logistico del Paese**”, in una fase di grande incertezza determinata da diversi elementi.

Icuni sono in atto prima della pandemia di Covid-19, come la guerra dei dazi tra Stati Uniti e Cina, la Brexit e lo sviluppo della rotta artica. Uniti alla pandemia, questi elementi potrebbero **ridurre del venti per cento** l’interscambio commerciale tra l’Italia e il resto del mondo, pari a circa 90 milioni di tonnellate di merce tolta alle esportazioni e importazioni.

Confetra porterà all’incontro con il Governo temi legati alle infrastrutture, partendo dal documento di programmazione voluto dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, e intitolato Italia Veloce. Inoltre, la confederazione vuole avviare col Governo una riflessione sul **potenziamento dell’industria logistica nazionale** attraverso la capitalizzazione delle imprese, il supporto agli investimenti innovativi, l’aumento delle dimensioni, l’agevolazione delle aggregazioni e l’incentivo ai contratti Franco destino.

“**Solo facendo crescere il comparto tutto**, attraverso campioni nazionali ed un tessuto più forte di piccole e medie imprese l’Italia potrà giocare un ruolo davvero forte e autonomo sui mercati globali” spiega Nicolini. “Si pensi alla Germania: DB Schenker nel cargo ferroviario, Dhl su gomma corriere e spedizioniere internazionale, Eurokai nel terminalismo portuale, Hapag Lloyd come grande Shipping Line contenitori globale, Lufthansa Cargo, leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale, di quel Paese, non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell’economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio ed asset strategico nazionale. Discorso simile potrei fare per Francia o Svizzera, per non parlare della Cina. Attorno a questi due temi, infrastrutture e profilo industriale del settore, avvieremo il confronto con il Governo”.

Becce alla Camera: “Traffici in ginocchio, stop temporaneo dei canoni non basta”

Roma – Azzeramento o diminuzione dei **canoni demaniali 2020** per tutti i terminalisti (commerciali e crociere) attraverso strumenti efficaci e in linea con gli andamenti dei mercati di riferimento. La cancellazione dell'**addizionale Ires 2019** per le imprese autorizzate e/o concessionarie portuali di cui agli art. 16 e 18 (Legge 84/94). L'azzeramento fino a fine anno delle **accise** gravanti sui **combustibili** usati dai mezzi operativi portuali. Non debenza del contributo di funzionamento per l'**Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)** la categoria dei terminal operator e delle imprese portuali: l'azzeramento del contributo per l'**Autorità Garante Concorrenza di Mercato** per l'anno 2020.

Sono queste, in sintesi, le richieste che **Luca Becce, presidente di Assiterminal**, l'associazione Italiana che raggruppa le principali aziende terminal operator e imprese portuali sia commerciali (container, rinfuse e merci varie) che passeggeri (crociere e traghetti), ha illustrato oggi ai deputati della IX Commissione, dopo aver fatto un bilancio del primo semestre dell'anno dei rispetti settori. **Passeggeri:** “Si prevedono perdite nei porti italiani superiori al 70% (più di 7 milioni di passeggeri), con la cancellazione di 2800 scali marittimi. I terminal crociere di fatto subiscono l'azzeramento delle attività e al momento nessun segno di ripresa per il secondo semestre 2020. L'impatto negativo stimato solo per il I semestre in termini di valore è di oltre 3 miliardi di euro”. **Merci:** “Si riscontrano pesanti conseguenze nei porti e Terminal commerciali per il traffico merci che stanno perdendo dal 20 al 40 % rispetto al 2019; unica eccezione Gioia Tauro (con prevalenza però di attività di di transhipment)”.

Fatta questa premessa, **Becce** ha ricordato che “il ritorno a regime sarà molto lento. Tutti gli analisti prevedono che gli effetti negativi si dispiegheranno ancora a lungo nel traffico merci, anche con riguardo a quello containers, sino al 2021. Tali effetti hanno un impatto diretto sulle **aziende terminalistiche** diversamente da quanto avviene per le shipping lines che possono riequilibrare attraverso economie di scala (**blank sailings** in combinato con i noli marittimi). D'altronde per i porti transita più del 40% dell'import/export del Paese e ciò riflette le dinamiche di previsione di **PIL** e di bilancia commerciale”.

In questo scenario, secondo il **presidente di Assiterminal**, è evidente come “la sospensione temporanea per un breve periodo del pagamento dei canoni concessori ed autorizzativi ex art. 92, DL.18 2020 convertito nella legge 27/2020 risulta del tutto insufficiente ed inidonea a tutelare i diritti e la tenuta delle aziende portuali interessate”.

Confetra Liguria: “Sistema logistico del Nord Ovest al collasso. Emergenza nazionale”

Genova – Decine di chilometri di coda ogni giorno, **Tir** e **automobili** imprigionati dalla mattina alla sera in autostrada con un conto danni in costante e continua crescita, varchi e terminal portuali bloccati, container che si mischiano al traffico della città e non riescono a raggiungere la destinazione finale. È questo il girone infernale nel quale sta morendo la **logistica del nord ovest** italiano e sta affondando il principale porto del Paese, **Genova**.

Per **Alessandro Larghezza**, presidente di **Confetra Liguria**, “il limite di guardia sulle autostrade liguri è ormai oltrepassato ed è grottesco che la politica continui a parlare di piani di largo respiro e di lungo periodo mentre si sta assistendo passivamente all’annientamento del sistema logistico su cui si regge il paese e sul quale dovrebbero far conto le aziende che faticosamente tentano di ripartire dopo l’emergenza Covid-19”. Larghezza rincara la dose: “Bello sentir parlare di **Italia veloce**, di **mobilità green** e **sostenibile** ma la verità è un’altra. Siamo in un’emergenza nazionale che va riconosciuta e dichiarata: sono quei 30 chilometri di coda che per prime colpiranno le aziende dell’autotrasporto e della logistica per poi strozzare il rilancio industriale del Paese”.

Il **presidente di Confetra Liguria** rilancia: “Le risposte vanno date subito. Non ne possiamo più di tavoli di confronto: la prima risposta riguarda l’emergenza, ovvero le cause del blocco del **sistema autostradale ligure**. C’è bisogno subito, immediatamente, di un soggetto istituzionale, si chiami Commissario o Paperino, che sia dotato di pieni poteri per affrontare quest’emergenza e che dia ordini coerenti con la necessità prioritaria di fluidificare il traffico a tutti i soggetti in campo e indennizzi il sistema logistico dei danni subiti. Contestualmente devono essere assunte le scelte, quelle vincolanti, che pongano tutti i soggetti in campo nella condizione e nell’obbligo di affrontare questa emergenza. Si vuole togliere la concessione ad autostrade? Lo si faccia subito senza esitazioni. Si vuole cambiare il contenuto della concessione non cambiando il concessionario? Subito. Si vogliono imporre obblighi cogenti al concessionario? Subito”.

Larghezza conclude: “Le risposte andavano date ieri nel momento in cui traffico sulla rete non ce n’era. Ora chi non l’ha fatto, ovvero le Istituzioni, devono farsi carico di questi comportamenti irresponsabili e trovare le soluzioni. Da quelle immediate a quelle di prospettiva, che per la **Liguria** si chiamano: **Terzo Valico**, **Gronda di Genova**, **Ferrovia** con la Francia e **Ferrovia Pontremolese**, oltre a una completa revisione del sistema autostradale con ripristino dell’esistente e realizzazione di nuove tratte capaci di rompere l’isolamento della **Liguria**”.

TRASPORTO MERCI

DOMANI AGLI STATI GENERALI

La logistica chiede un progetto Servizi 4.0 per spingere i traffici

Le braccia, le gambe e la mente del nostro import ed export sono le 95mila imprese logistiche che operano in Italia. Domani il mondo della logistica e della movimentazione delle merci, rappresentato da Confetra (la confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), incontrerà il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il Governo nell'ambito degli Stati generali dell'economia. Sarà una importantissima occasione per discutere del futuro logistico del Paese. Ivano Russo, direttore generale di Confetra, anticipa al Sole 24 Ore i temi del confronto. «Anzitutto - spiega Russo - è da riconoscere al Governo l'aver posto la logistica al centro dell'agenda economica del Paese. Non era scontato». Le imprese della logistica vogliono aprire con il Governo un confronto sulle politiche industriali che servono al settore. Dice Russo: «Stiamo ai numeri: movimentiamo circa 490 milioni di tonnellate di merce in import ed export. Il tutto per il 65%/70% nel giro di 3mila chilometri; praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania. Il nostro ecosistema logistico è asfittico, va dal Maghreb alla Germania. La nostra mappa degli scambi internazionali è limitata. Più che una potenza globale, dal punto di vista logistico l'Italia è una commodity regionale utilizzata in buona parte dalle merci provenienti dalla Cina per raggiungere il centro Europa. Il messaggio che intendiamo lanciare è chiaro: dobbiamo allungare la gittata, se vogliamo svolgere un ruolo da protagonisti globali».



Confetra.
Il segretario generale, Ivano Russo

Secondo Confetra, la gittata logistica si allunga muovendosi in due direzioni. Anzitutto sostenendo la competitività, il valore e l'internazionalizzazione della nostra manifattura. In secondo luogo aiutando le imprese logistiche a crescere come comparto. A differenza di Germania, Francia, Svizzera, Danimarca - rimarca Russo - noi non abbiamo «campioni nazionali» multimodali nel settore, di dimensioni tali da rappresentare le gambe e la mente degli interessi economici italiani nel mondo. «Né abbiamo - continua Russo - un ampio tessuto di medie imprese strutturate e finanziariamente robuste.

Il nanismo dimensionale esiste anche nel nostro settore, e oltre il 90% delle nostre 95mila imprese ha meno di 9 addetti e di 5 milioni di fatturato, abbiamo un problema. Sono imprese che spesso lottano per la sopravvivenza, che hanno tenuto aperto il Paese durante il lockdown, vanno ringraziate, ma alle quali non si può chiedere di essere protagoniste autonome della Via della Seta, o di aggredire il mercato africano, o di essere protagoniste dell'intesa commerciale tra Ue e Mercosur». Sono imprese, spesso sotto-capitalizzate, che fanno fatica anche a investire in blockchain, digitalizzazione, intelligenza artificiale: eppure questi sono oggi il vero valore aggiunto che un servizio logistico può offrire, al netto del mero trasporto fisico che va via sempre più perdendo di valore. Dice ancora Russo: «Abbatte il cuneo fiscale, libera risorse per gli investimenti innovativi, sostenere il passaggio generazionale, incentivare i contratti di rete ed i contratti franco destino, favorire la capitalizzazione e l'internazionalizzazione: se il Paese vuole essere protagonista degli scambi internazionali, deve varare una sorta di Progetto Servizi 4.0 che in un triennio cambi il profilo produttivo del settore».

Guardiamo alla Germania, per esempio: Dhl su gomma corriere e spedizioni, Eurokai nel terminalismo portuale, Hapag Lloyd come grande Shipping Line, Lufthansa Cargo, leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale, di quel Paese, non è casuale. Discorso simile si può fare per Francia e Svizzera, per non parlare della Cina. Sul piano delle infrastrutture, dirà domani Confetra, le priorità riguardano il completamento dei Corridoi Ten-T e del programma di interventi "Ultimo miglio ferroviario" per connettere tutti i nostri scali core alla rete nazionale. È urgente anche la messa in sicurezza dell'accessibilità stradale per i porti dove - da Piombino a Bari passando per il caso Genova - persistono problemi enormi. «Confidiamo molto - conclude Russo - nel piano Italia Veloce presentato dalla ministra Paola De Micheli. E poi le semplificazioni: solo nei porti, visono 133 procedimenti amministrativi di controllo sulle merci in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni». Una giungla da disboscare al più presto.

—Marco Morino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Trasporto merci. Il cargo Ferroviario vuole crescere

APPELLO DI CONFETRA AL GOVERNO

«Servono campioni della logistica»

Russo: Gli Stati generali occasione per lanciare una politica industriale del settore

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Fra aspettative e critiche proseguono questa settimana gli Stati generali dell'economia, l'appuntamento voluto dal governo italiano per ascoltare le maggiori realtà economiche e sociali del Paese soprattutto in vista della programmazione di come verrà speso il Recovery fund europeo. Oggi, mercoledì 17 giugno, è previsto l'incontro sui temi delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica. Confetra, la confederazione delle imprese del settore, porrà al governo la questione sul ruolo che intende svolgere l'Italia nella supply chain internazionale, se cioè vuole rimanere una realtà regionale o sviluppare le sue potenzialità di piattaforma globale. «In un paese - spiega il direttore generale di Confetra, Ivano Russo - in cui la struttura economica si regge su import e export, ma il cui ecosistema logistico e degli scambi internazionali è asfittico e per circa il 70 per cento entro i 3 mila chilometri, matura una strozzatura oggettiva, una contraddizione de facto, tra l'auspicata crescita economica e l'incapacità di proiezione extraregionale».

Che cosa direte al governo?

«Che questo grande tema si affronta con una politica infrastrutturale, ma anche con una politica di vero supporto all'export manifatturiero, con una geopolitica di posizionamento commerciale più sfidante, con una politica industriale per la logistica che rafforzi le relazioni tra interessi economici nazionali e rete e arterie distributive».

Il primo giorno degli Stati generali anche l'Europa ha fatto sentire la propria voce. Che cosa ne pensa?

«Gli interventi dei presiden-

ti della Commissione, Ursula von der Leyen, e del Parlamento europeo, David Sassoli, non sono astrusi. I grandi progetti di infrastrutture e la politica industriale, i grandi asset generalmente sono trasversali alle legislature e ai diversi governi. Per costruire il profilo economico-produttivo di un paese, la sua collocazione geopolitica e geoeconomica nelle relazioni e negli scambi internazionali, la sua funzione, per cui ad esempio spesso si parla dell'Italia ponte fra Europa e Mediterraneo, ma anche per interventi specifici sulle infrastrutture, con o senza riforma del codice appalti (preferibilmente con), non si può cambiare direzione a ogni cambio di governo o di legislatura. Altri Paesi hanno avuto periodi dai sette ai quindici anni di continuità legislativa».

Come si può realizzare una politica per la logistica?

«Penso a altri Paesi europei, che hanno campioni nazionali del settore che operano anche in Italia, perché hanno tutelato le loro grandi imprese logistiche, dalla Germania alla Francia e alla Svizzera, oltre a preservare l'ossatura delle piccole e medie imprese della logistica. Se in Germania le Ferrovie controllano Db Schenker e le Poste Dhl è perché c'è una volontà strategica del governo di avere articolazioni industriali capaci di stare dentro gli scambi internazionali. In Italia questo ragionamento non è mai stato fatto. Non ci si può misurare con un progetto come ad esempio la Nuova via della seta con un sistema di 95.000 imprese logistiche di cui il 95 per cento ha meno di 9 dipendenti. Questo è un grande tema di politica industriale, non un tema infrastrutturale».

6811 NC AND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

Stati Generali dell'economia: Confetra incontra il Governo

ROMA – Oggi pomeriggio, mercoledì il vertice di Confetra incontrerà il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il Governo nell'ambito degli Stati Generali dell'Economia.

“Sarà una importantissima occasione per discutere del futuro logistico del Paese” commenta il presidente Confederale Guido Nicolini. “Lo scenario del commercio globale post emergenza Covid – aggiunge – si arricchisce di ulteriore incertezza. Dinamiche già pesantemente condizionate negli ultimi 18 mesi da Guerra dei Dazi, Via della Seta, Brexit, Rotta Artica, ora dovranno fare i conti con una riduzione prevista di circa il 20% nell'interscambio Italia – resto del mondo. Parliamo di circa 90 milioni di tonnellate di merce in meno movimentate, tra import ed export. Discuteremo di infrastrutture, certo, a partire da Italia Veloce, il Documento di Programmazione voluto dalla ministra De Micheli.



[Nicolini incontra Conte: le premesse sono buone](#)

ROMA – Nicolini presidente di Confetra ha incontrato a Villa Pamphili il premier Conte. “Abbiamo avuto modo di esprimere al presidente del Consiglio e ai ministri De Micheli e Patuanelli il nostro apprezzamento per aver posto la

logistica al centro dell'agenda economico istituzionale del Paese.

Già con l'art.61 del Dl Cura Italia, il nostro Settore è stato inserito tra le filiere produttive più strategiche per la tenuta del Paese. Anche nel Documento di Programmazione infrastrutturale Italia Veloce, la logistica compare tra le priorità, fin dal titolo, così come ad essa sarà dedicato spazio specifico nel Piano Nazionale di Riforme richiestoci da Bruxelles.

Lo stesso Piano Colao parla di intermodalità, porti, ferrovia, green logistic. Tutto ciò non era scontato, e rappresenta il riconoscimento ad un comparto che – durante il lockdown ed al costo di enormi sacrifici economici – ha garantito gli approvvigionamenti del Paese” ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, uscendo da Villa Pamphili.

“Ora che il tema è posto, occorre passare alla fase di costruzione di risposte concrete. Per quanto ci riguarda, su tre assi di azione. C'è anzitutto un'emergenza infrastrutturale non più tollerabile: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti ed aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria. C'è poi un'emergenza semplificazioni: abbiamo avanzato 20 proposte normative specifiche per rendere più fluido il flusso delle merci e più facile la vita ai vettori.

Basti pensare che in tema di spedizioni, il cuore pulsante della logistica moderna, si fa ancora riferimento al Regio Decreto del 1942. Ma le nostre proposte riguardano l'autotrasporto, i corrieri, il cargo aereo, il cargo ferroviario. Oltre 400 procedimenti amministrativi in capo a 30 pubbliche amministrazioni e che generano circa 30 miliardi di oneri burocratici in capo alle aziende ed alle merci.

Terzo: urge una politica industriale per il nostro settore. Abbiamo 95 mila imprese, il 90% delle quali ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 9 addetti. La prevalenza dei contratti di trasporto è franco destino, non abbiamo né “campioni nazionali” di dimensioni globali né un tessuto vasto e solido di Pmi capaci di essere leader continentali.

Si investe poco in trasferimento tecnologico ed innovazione, anche perchè il costo fiscale del lavoro divora i nostri bilanci. Il semplice trasporto fisico della merce, a basso valore aggiunto di know how, è vittima di ribassi

di tariffe insostenibili e tra l'altro esportiamo ed importiamo il 70% dei volumi complessivi in un raggio di 3 mila chilometri: praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania.

Con questo nanismo dimensionale delle imprese, con questa pressione fiscale e con questo ecosistema logistico e degli scambi tanto asfittico, il nostro settore rischia di non avere un futuro. E paradossalmente proprio mentre il mondo – dalla Via della Seta alla Guerra dei Dazi, passando per la Brexit, la Rotta Artica, il dibattito sulle reti 5G – si riorganizza attorno alla logistica quale pilastro dei nuovi rapporti di forza geoeconomici.

Non sono temi affrontabili con “costi minimi”, sovvenzioni, sconti o altre proposte novecentesche che al massimo consentirebbero la stentata sopravvivenza delle nostre imprese. C'è invece bisogno di discutere di un pacchetto Servizi 4.0 che abbatta il cuneo fiscale, sostenga gli investimenti innovativi e digitali, incentivi i contratti franco destino, spinga verso le integrazioni tra imprese, supporti la capitalizzazione delle stesse, agevoli la formazione permanente ed il passaggio generazionale. Questo significa pensare al futuro del comparto per i prossimi venti anni. Aspettiamo, fiduciosi, il Governo alla prova dei fatti”

L'intervento*Terminal portuali
un piano per ripartire*

di Luca Becce *

Come Assiterminal, l'associazione italiana che raggruppa le principali aziende terminal operator e imprese portuali che operano nel nostro Paese sia commerciali (container, rinfuse e merci varie) sia passeggeri (crociere e traghetti), con due lettere del 19 e 30 marzo, avevamo rappresentato la gravità della situazione che si stava delineando nel comparto della portualità passeggeri e merci per effetto del Covid-19 e contestualmente avevamo presentato alcune proposte di misure a favore degli operatori e lavoratori del comparto, il quale svolge un ruolo strategico per l'export ed import nazionali e nelle economie territoriali.

Da allora (periodo durante il quale insieme ad altri attori della logistica non ci siamo mai fermati) la situazione non presenta indicatori di miglioramento e non si riscontrano nel medio periodo previsioni positive. Forniamo alcuni dati.

Passeggeri: nel primo semestre 2020 si prevedono perdite nei porti italiani superiori al 70% (più di 7 milioni di passeggeri), con la cancellazione di 2800 scali marittimi. I Terminal crociere di fatto subiscono l'azzeramento delle attività e al momento nessun segno di ripresa per il secondo semestre 2020. L'impatto negativo stimato solo per il primo semestre in termini di valore è di oltre 3 miliardi di euro.

Merchi: si riscontrano pesanti conseguenze nei porti e Terminal commerciali per il traffico merci che stanno perdendo dal 20 al 40% rispetto al 2019; unica eccezione Gioia Tauro (con prevalenza però di attività di transhipment).

Il ritorno a regime sarà molto lento; tutti gli analisti prevedono che gli effetti negativi si dispiegheranno ancora a lungo nel traffico merci, anche con riguardo a quello container, sino al 2021. Tali effetti hanno un impatto diretto sulle aziende terminalistiche diversamente da quanto avviene per le shipping lines che possono riequilibrare attraverso economie di scala (blank sailings in combinato con i noli marittimi). D'altronde per i porti transita più del 40% dell'import/export del Paese e ciò riflette le dinamiche di previsione di PIL e di bilancia commerciale.

In questo scenario è evidente come la sospensione temporanea per un breve periodo del pagamento dei canoni concessori ed autorizzativi risulti del tutto insufficiente ed inidonea a tutelare i diritti e la tenuta delle aziende portuali interessate.

Quanto sta avvenendo, imputabile solo a fattori esogeni, impone quantomeno una significativa riduzione di canoni a carico delle imprese, in applicazione di principi generali di diritto comune. Le disposizioni su materia non sono sufficienti né adeguate nel testo e nella sostanza, soprattutto dove al comma 8 si prevede il limite complessivo di 10 milioni per far fronte alla riduzione dei canoni riguardante tutti i terminal operator e le imprese portuali interessate. Pertanto, è necessario apportare almeno alcune modifiche di integrazione alle disposizioni inserite nel suddetto articolo. In particolare occorre stabilire un congruo stanziamento non inferiore a 80 milioni di euro per il 2020 utilizzando pure gli avanzi di amministrazione delle authority.

Occorre prevedere la possibilità di un pagamento rateizzato sino al 2021 compreso, dei canoni residui determinati al netto delle riduzioni.

In coerenza con la normativa euro-unitaria ed interna, è necessario che ciascuna authority verifichi, in contraddittorio con il concessionario, l'equilibrio economico e finanziario sotteso a ciascuna concessione, l'incidenza prospettica dell'evento di forza maggiore, le misure di riequilibrio in riduzione dei canoni anche attraverso un congruo prolungamento della concessione, non inferiore almeno a 24 mesi, ovvero di altre condizioni economicamente rilevanti.

*presidente Assiterminal

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicolini (Confetra) al governo: “Urge una politica industriale per la logistica”

Roma – Confetra esprime apprezzamento nei confronti del governo per aver posto la logistica al centro dell’agenda economica del paese. “Non era scontato e rappresenta il riconoscimento ad un comparto che, durante il lockdown ed al costo di enormi sacrifici economici, ha garantito gli approvvigionamenti del Paese”, ha dichiarato **Guido Nicolini, presidente di Confetra**, uscendo da Villa Pamphilj dopo aver incontrato il **premier Giuseppe Conte** e ministri dei Trasporti e dello Sviluppo economico, **Paola De Micheli** e **Stefano Patuanelli**.

“Ora che il tema è posto, occorre passare alla fase di costruzione di risposte concrete”, ha aggiunto Nicolini che ha sollecitato il governo ad intervenire urgentemente per realizzare una **politica industriale** per la logistica. “Abbiamo 95 mila imprese, il 90% delle quali ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 9 addetti. La prevalenza dei contratti di trasporto è franco destino, non abbiamo né ‘campioni nazionali’ di dimensioni globali né un tessuto vasto e solido di Pmi capaci di essere leader continentali – ha ricordato **Nicolini** -. Si investe poco in trasferimento tecnologico ed innovazione, anche perché il costo fiscale del lavoro divora i nostri bilanci. Il semplice trasporto fisico della merce, a basso valore aggiunto di know how, è vittima di ribassi di tariffe insostenibili e tra l’altro esportiamo ed importiamo il 70% dei volumi complessivi in un raggio di 3 mila chilometri: praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania. Con questo nanismo dimensionale delle imprese, con questa pressione fiscale e con questo ecosistema logistico e degli scambi tanto asfittico, il nostro Settore rischia di non avere un futuro”.

Gli altri due assi su cui il governo deve intervenire sono: **infrastrutture** e **semplificazioni**. “C’è anzitutto un’**emergenza infrastrutturale** non più tollerabile – ha spiegato Nicolini -: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti ed aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria. C’è poi un’**emergenza semplificazioni**: abbiamo avanzato 20 proposte normative specifiche per rendere più fluido il flusso delle merci e più facile la vita ai vettori. Basti pensare che in tema di spedizioni, il cuore pulsante della logistica moderna, si fa ancora riferimento al **Regio Decreto del 1942**. Ma le nostre proposte riguardano l’autotrasporto, i corrieri, il cargo aereo, il cargo ferroviario. Oltre 400 procedimenti amministrativi in capo a 30 pubbliche amministrazioni e che generano circa 30 miliardi di oneri burocratici in capo alle aziende ed alle merci”.

Secondo **Nicolini**, è poi necessario “discutere di un pacchetto Servizi 4.0 che abbatta il cuneo fiscale, sostenga gli investimenti innovativi e digitali, incentivi i contratti franco destino, spinga verso le integrazioni tra imprese, supporti la capitalizzazione delle stesse, agevoli la formazione permanente ed il passaggio generazionale. Questo significa pensare al futuro del comparto per i prossimi venti anni. Aspettiamo, fiduciosi, il Governo alla prova dei fatti”.

Si riapre la vertenza sui costi minimi dell'autotrasporto

2020-06-17 18:06:58 Michele Latorre

Il 17 giugno 2020 il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha incontrato a Villa Pamphilj il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e i ministri dei Trasporti, Paola De Micheli, e dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, per portare le **considerazioni e le proposte della confederazione del trasporto** nell'ambito degli Stati Generali dell'Economia. L'intervento di Nicolini è stato ampio e articolato, toccando vari punti relativi al trasporto merci e alla logistica. Una delle questioni che sta tornando d'attualità, dopo un periodo di letargo causato da diverse sentenze di tutti i gradi (compreso quello europeo), è quella dei costi minimi dell'autostrada, che le associazioni degli autotrasportatori hanno posto in cima alle richieste che in questo periodo stanno presentando alla ministra dei Trasporti.

Com'era facilmente prevedibile, tale richiesta sta suscitando (come in passato) la reazione delle varie anime della committenza, che su questo argomento non hanno mai voluto cedere. E **l'eco dei costi minimi è risuonato anche a Villa Pamphilje** nel successivo commento di Nicolini, secondo cui "costi minimi, sovvenzioni, sconti o altre proposte novecentesche" al massimo "consentirebbero la stentata sopravvivenza delle nostre imprese" ma non servono per affrontare l'attuale fase, in cui il mondo "si riorganizza attorno alla Logistica quale pilastro dei nuovi rapporti di forza geoeconomici". Parole che saranno commentate e prefigurano la riapertura di uno scontro con l'autotrasporto.

Ma l'intervento di Nicolini è stato ben più ampio di questa vertenza tra categorie della filiera logistica e Confetra ha presentato al Governo un **ampio pacchetto di proposte, che si articolano su tre piani d'azione**. "C'è anzitutto un'emergenza infrastrutturale non più tollerabile: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti ed aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria", spiega Nicolini. "C'è poi un'emergenza semplificazioni: abbiamo avanzato venti proposte normative specifiche per rendere più fluido il flusso delle merci e più facile la vita ai vettori. Basti pensare che in tema di spedizioni, il cuore pulsante della logistica moderna, si fa ancora riferimento al Regio Decreto del 1942". Il terzo elemento è l'avvio di una politica industriale per la logistica.

Nicolini ha posto l'attenzione anche sulla dimensione delle imprese italiane: "Abbiamo 95 mila imprese, il 90% delle quali ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 9 addetti. La prevalenza dei contratti di trasporto è franco destino, non abbiamo né campioni nazionali di dimensioni globali né un tessuto vasto e solido di piccole e medie imprese capaci di essere leader continentali. **Si investe poco in trasferimento tecnologico ed innovazione**, anche perché il costo fiscale del lavoro divora i nostri bilanci. Il semplice trasporto fisico della merce, a basso valore aggiunto di know how, è vittima di ribassi di tariffe insostenibili e tra l'altro esportiamo ed importiamo il 70% dei volumi complessivi in un raggio di 3 mila chilometri: praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania".

Le sfide globali da affrontare sono diverse e comprendono la Via della Seta alla guerra dei dazi, la Brexit, la Rotta Artica, il dibattito sulle reti 5G. Più che i costi minimi, conclude il presidente di Confetra, bisogna pensare a un Pacchetto Servizi 4.0 "che abbatta il cuneo fiscale, sostenga gli investimenti innovativi e digitali, incentivi i contratti franco destino, spinga verso le integrazioni tra imprese, supporti la capitalizzazione delle stesse, agevoli la formazione permanente ed il passaggio generazionale".

Anche Fedespedi critica la tonnage tax estesa alle entrate accessorie delle compagnie di navigazione

Moretto: noi crediamo che i servizi accessori dovrebbero essere esclusi dal meccanismo fiscale

inforMARE - Fedespedi, la federazione degli spedizionieri italiani, si schiera a fianco di CLECAT e FEPORT nel denunciare la distorsione del mercato della logistica marittima provocata dai regimi di tonnage tax che assicurerebbero un vantaggio competitivo alle compagnie di navigazione, tesi respinta dall'associazione degli armatori europei ECSA (**inforMARE** del [17](#) e [17](#) giugno 2020). «Condividiamo e rilanciamo - ha affermato la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto - quanto espresso da CLECAT, la nostra federazione a livello europeo, e FEPORT. La Commissione - ha ricordato Moretto con riferimento alla recente proroga dell'autorizzazione al Registro Internazionale italiano (**inforMARE** dell'[11 giugno](#) 2020) - ha approvato le misure fiscali italiane di supporto al settore marittimo confermando, dunque, la conformità dello schema del nostro Paese alle regole europee sugli aiuti di Stato. Non siamo contrari di per sé a queste misure - ha precisato la presidente della Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali - i trasporti marittimi sono fondamentali per l'import e l'export del Paese ed è giusto tutelare il settore. Ma bisogna evitare assolutamente che questi meccanismi danneggino il resto della filiera, in primis spedizionieri e terminalisti operanti nel trasporto via mare».

«La perplessità - ha spiegato Moretto - sta nel fatto che il regime fiscale speciale non si applicherà soltanto alle entrate essenziali delle shipping line derivanti da attività di trasporto marittimo, quali il trasporto di merci e di passeggeri, ma anche ad alcune entrate accessorie strettamente connesse a queste. Sia CLECAT che FEPORT sono intervenute con una lettera al commissario per la Concorrenza Margrethe Vestager. Chiediamo alla Commissione - ha specificato la presidente di Fedespedi associandosi alle richieste delle due organizzazioni - di chiarire l'ambito di applicazione dei sistemi degli aiuti di Stato: è fondamentale per assicurare condizioni di parità a tutti gli operatori del settore. Questo

vale soprattutto per i servizi accessori che sono offerti anche da altri comparti della catena logistica marittima. In nome della libera concorrenza, noi crediamo che questi dovrebbero essere esclusi dal meccanismo fiscale della tonnage tax».

«Rileviamo anche in questo caso - ha aggiunto Andrea Scarpa, vicepresidente di Fedespedi e presidente del Maritime Advisory Body - che la Commissione Europea non ha valutato tutte le possibili ricadute sul settore di una normativa per le compagnie marittime. Questa decisione segue - ha ricordato Scarpa riferendosi alla recente proroga dell'esenzione dalle norme sulla concorrenza a favore delle compagnie di navigazione di linea (inforMARE del [24 marzo 2020](#)) - la proroga di due mesi fa della CBER - Consortia Block Exemption Regulation - alla quale ci siamo sempre espressi contrari proprio per le conseguenze che l'esenzione dalle normative antitrust pone in termini di competizione sul mercato. Il settore marittimo - ha sottolineato Scarpa - va sostenuto nella sua interezza, soprattutto in questa fase di grave impatto dell'emergenza Covid-19 sul trasporto merci. Tutti gli operatori sono gravemente colpiti dalla crisi e hanno continuato a fornire i propri essenziali servizi: devono, quindi, poter operare in un reale contesto di libero mercato».

Moretto (Fedespedit): "No a distorsioni del mercato della concorrenza"

Gli aiuti di stato per le compagnie marittime preoccupano le imprese di spedizioni per i possibili danni al resto della filiera

È giusto sostenere il settore marittimo che è la modalità principale di trasporto merci. Ma il beneficio per una categoria non può danneggiare gli altri comparti della filiera marittima. Questa la posizione di **Fedespedit** sul tema degli aiuti di stato e dello schema della Tonnage Tax. La decisione assunta dalla Commissione Europea lo scorso 11 giugno riaccende la preoccupazione delle imprese di spedizioni sulla distorsione della concorrenza nel settore marittimo.

"Condividiamo e rilanciamo quanto espresso da Clecat, la nostra Federazione a livello europeo, e Feport – dichiara il presidente di Fedespedit, **Silvia Moretto** –. La Commissione ha approvato le misure fiscali italiane di supporto al settore marittimo confermando, dunque, la conformità dello schema del nostro Paese alle regole europee sugli aiuti di stato. Non siamo contrari di per sé a queste misure. I trasporti marittimi sono fondamentali per l'import e l'export del Paese ed è giusto tutelare il settore. Ma bisogna evitare assolutamente che questi meccanismi danneggino il resto della filiera, in primis spedizionieri e terminalisti operanti nel trasporto via mare".

- Per approfondire la questione tonnage tax, [clicca qui](#).

"La perplessità – chiarisce Moretto – sta nel fatto che il regime fiscale speciale non si applicherà soltanto alle entrate essenziali delle shipping line derivanti da attività di trasporto marittimo, quali il trasporto di merci e di passeggeri, ma anche ad alcune entrate accessorie strettamente connesse a queste". "Sia Clecat che Feport sono intervenute con una lettera al Commissario per la Concorrenza Margrethe Vestager, aggiunge il Presidente Moretto. "Chiediamo alla Commissione di chiarire l'ambito di applicazione dei sistemi degli aiuti di stato: è fondamentale per assicurare condizioni di parità a tutti gli operatori del settore. Questo vale soprattutto per i servizi accessori che sono offerti anche da altri comparti della catena logistica marittima. In nome della libera concorrenza, noi crediamo che questi dovrebbero essere esclusi dal meccanismo fiscale della 'Tonnage Tax'".

Andrea Scarpa, vicepresidente di Fedespedit e presidente del Maritime Advisory Body concorda: "Rileviamo anche in questo caso che la Commissione Europea non ha valutato tutte le possibili ricadute sul settore di una normativa per le compagnie marittime. Questa decisione segue la proroga di due mesi fa della CBER - Consortia Block Exemption Regulation - alla quale ci siamo sempre espressi contrari proprio per le conseguenze che l'esenzione dalle normative antitrust pone in termini di competizione sul mercato. Il settore marittimo – conclude – va sostenuto nella sua interezza, soprattutto in questa fase di grave impatto dell'emergenza Covid-19 sul trasporto merci. Tutti gli operatori sono gravemente colpiti dalla crisi e hanno continuato a fornire i propri essenziali servizi: devono, quindi, poter operare in un reale contesto di libero mercato

Le imprese della logistica a Conte: "Rebus dei permessi e controlli infiniti. Senza semplificazione della burocrazia l'Italia non riparte"

Russo, direttore generale di Confetra: "Agli Stati generali ho portato al premier venti proposte, dall'accorpamento delle agenzie al nuovo regolamento per le spedizioni internazionali"

di LAURA MARI

"In Italia quando arrivano le merci nei porti, per lo sdoganamento esistono decine di agenzie diverse e senza alcun coordinamento che devono fare 133 controlli su ogni tipologia di materiale trasportato e dei vettori. Mi pare evidente che se non viene abbattuto il mostro della burocrazia il nostro Paese non potrà mai ripartire". Sono le parole di **Ivano Russo**, direttore generale di **Confetra**, la confederazione che riunisce 95mila imprese di logistica in Italia, che producono ogni anno 85 miliardi di fatturato, pari al 9% del Pil.

Russo, ieri agli Stati generali è stato ricevuto da Conte. Qual è stato l'argomento al centro della riunione?

"Ho portato le istanze delle aziende che rappresenta Confetra. Chiunque trasporti merce deve combattere una burocrazia che comporta principalmente due danni principali. Il primo, relativo alle infrastrutture, con tempi di realizzazione, per un'opera dai 150 milioni di euro in su, pari a 17 anni di media per la realizzazione. E poi c'è il secondo problema, che riguarda gli oneri burocratici. Faccio solo un esempio: quando in un porto arriva una merce, devono essere effettuati 133 procedimenti amministrativi, per ogni tipologia, spalmati su 17 uffici. Un labirinto senza fine".

Procedure che dilatano anche i tempi di recapito della merce...

"La burocrazia sta affossando le imprese. Proprio a causa dei cavilli amministrativi molte aziende stanno perdendo clienti, lavori e fatturato".

Quali sono state le vostre richieste al premier Conte?

"Abbiamo portato un dossier con una ventina di proposte di semplificazione. Per prima cosa, è necessaria la riforma del contratto delle spedizioni. Al momento sono regolate da un regio decreto del 1942".

Bisogna agire anche sui controlli?

"Va attivato con urgenza lo sportello unico doganale dei controlli, previsto già dal 2017 ma mai entrato in vigore. In questa maniera ci sarebbe un coordinamento tra le centinaia di agenzie".

E per quanto riguarda i permessi?

"Anche in questo caso è necessario una semplificazione delle pratiche amministrative. Bisogna ridurre il più possibile il numero di carte indispensabili. Pensate solo che per un trasporto eccezionale, come ad esempio un yacht, un vettore attualmente ha bisogno di un permesso diverso in base all'autorità competente rispetto al tratto di strada che percorre. Un'assurdità".

Da parte del presidente Conte c'è stata un'apertura verso le vostre proposte?

"Con il prossimo provvedimento intende dare una spallata alla burocrazia. Ha parlato di 'pochi giorni' necessari per arrivare all'approvazione del decreto semplificazione".

"Le prossime settimane saranno la prova del nove per il governo"

Roma - "Abbiamo avuto modo di esprimere al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e ai ministri dei Trasporti, Paola De Micheli e dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli"

Roma - "Abbiamo avuto modo di esprimere al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e ai ministri dei Trasporti, Paola De Micheli e dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, il nostro apprezzamento per aver posto la logistica al centro dell'agenda economico istituzionale del Paese. Già con l'art.61 del decreto Cura Italia, il nostro settore è stato inserito tra le filiere produttive più strategiche per la tenuta del Paese. Anche nel documento di programmazione infrastrutturale Italia Veloce, la logistica compare tra le priorità, fin dal titolo, così come ad essa sarà dedicato spazio specifico nel Piano nazionale di riforme richiestoci da Bruxelles. Lo stesso Piano Colao parla di intermodalità, porti, ferrovia, logistica verde. Tutto ciò non era scontato, e rappresenta il riconoscimento ad un comparto che - durante le chiusure forzate e al costo di enormi sacrifici economici - ha garantito gli approvvigionamenti del Paese" ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, uscendo dagli Stati Generali di Villa Pamphilj.

"Ora che il tema è posto, occorre passare alla fase di costruzione di risposte concrete. Per quanto ci riguarda, su tre assi di azione. C'è anzitutto un'emergenza infrastrutturale non più tollerabile: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti ed aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria. C'è poi un'emergenza semplificazioni: abbiamo avanzato 20 proposte normative specifiche per rendere più fluido il flusso delle merci e più facile la vita ai vettori. Basti pensare che in tema di spedizioni, il cuore pulsante della logistica moderna, si fa ancora riferimento al regio Decreto del 1942. Ma le nostre proposte riguardano l'autotrasporto, i corrieri, il cargo aereo, il cargo ferroviario. Oltre 400 procedimenti amministrativi in capo a 30 pubbliche amministrazioni e che generano circa 30 miliardi di oneri burocratici in capo alle aziende ed alle merci. Terzo: urge una politica industriale per il nostro settore. Abbiamo 95 mila imprese, il 90% delle quali ha meno di cinque milioni di fatturato e meno di nove addetti. La prevalenza dei contratti di trasporto è franco destino, non abbiamo né "campioni nazionali" di dimensioni globali né un tessuto vasto e solido di piccole e medie imprese capaci di essere punti di riferimento continentali. Si investe poco in trasferimento tecnologico ed innovazione, anche perché il costo fiscale del lavoro divorza i nostri bilanci. Il semplice trasporto fisico della merce, a basso valore aggiunto di conoscenze tecniche, è vittima di ribassi di tariffe insostenibili, e tra l'altro esportiamo e importiamo il 70% dei volumi complessivi in un raggio di 3.000 chilometri: praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania. Con questo nanismo dimensionale delle imprese, con questa pressione fiscale e con questo ecosistema logistico e degli scambi tanto asfittico, il nostro settore rischia di non avere un futuro. Paradossalmente proprio mentre il mondo - dalla Via della seta alla guerra dei dazi, passando per l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea, la Rotta artica, il dibattito sulle reti 5G - si riorganizza attorno alla logistica quale pilastro dei nuovi rapporti di forza geoeconomici. Non sono temi affrontabili con costi minimi, sovvenzioni, sconti o altre proposte novecentesche che al massimo consentirebbero la stentata sopravvivenza delle nostre imprese. C'è invece bisogno di discutere di un pacchetto Servizi 4.0 che abbatta il cuneo fiscale, sostenga gli investimenti innovativi e digitali, incentivi i contratti franco destino, spinga verso le integrazioni tra imprese,

supporti la capitalizzazione delle stesse, agevoli la formazione permanente e il passaggio generazionale. Questo significa pensare al futuro del comparto per i prossimi venti anni. Aspettiamo, fiduciosi, il governo alla prova dei fatti”.



Scende in campo Fedespedi

Tonnage Tax, via le attività accessorie

di Redazione Port News

«Giusto sostenere il settore marittimo che è la modalità principale di trasporto merci. Ma il beneficio per una categoria non può danneggiare gli altri comparti della filiera marittima». Fedespedi scende in campo [a fianco di Clecat e Feport](#) in merito ai potenziali effetti distorsivi della Tonnage Tax.

Cogliendo l'occasione del recente via libera da parte di Bruxelles al rinnovo dello schema di Tonnage Tax italiano, la presidente dell'Associazione, Silvia Moretto, afferma di non essere contraria alle misure fiscali di supporto al settore marittimo. «La perplessità sta nel fatto che il regime fiscale speciale non si applicherà soltanto alle entrate essenziali delle shipping

line derivanti da attività di trasporto marittimo, quali il trasporto di merci e di passeggeri, ma anche ad alcune entrate accessorie strettamente connesse a queste».

Fedespedi chiede alla Commissione di chiarire l'ambito di applicazione dei sistemi degli aiuti di stato: «è fondamentale per assicurare condizioni di parità a tutti gli operatori del settore. Questo vale soprattutto per i servizi accessori che sono offerti anche da altri comparti della catena logistica marittima. In nome della libera concorrenza, noi crediamo che questi dovrebbero essere esclusi dal meccanismo fiscale della Tonnage Tax».

Stati Generali, Confetra promuove il Governo e lancia tre sfide

Il Presidente Nicolini: “Logistica tenuta in giusta considerazione, ma ora ci aspettiamo infrastrutture, semplificazioni e una politica industriale mirata per questo settore”

Soddisfazione per la considerazione in cui sono stati tenuti trasporti e logistica durante l'emergenza coronavirus, necessità di passare alla fase di costruzione su tre assi di azione. A Villa Pamphilj, prestigiosa sede degli Stati Generali dell'Economia voluti dal premier Giuseppe Conte per progettare il rilancio del Paese dopo il lockdown dovuto alla pandemia, anche il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, che ha portato sul tavolo le istanze del settore.

“Abbiamo avuto modo di esprimere al Presidente del Consiglio Conte ed ai Ministri De Micheli e Patuanelli il nostro apprezzamento per aver posto la logistica al centro dell'agenda economico istituzionale del Paese – le sue prime parole - Già con l'articolo 61 del dl Cura Italia, il nostro settore è stato inserito tra le filiere produttive più strategiche per la tenuta del Paese. Anche nel Documento di Programmazione infrastrutturale Italia Veloce, la logistica compare tra le priorità, fin dal titolo, così come ad essa sarà dedicato spazio specifico nel Piano Nazionale di Riforme richiestoci da Bruxelles. Lo stesso Piano Colao parla di intermodalità, porti, ferrovia, green logistic. Tutto ciò non era scontato, e rappresenta il riconoscimento ad un comparto che – durante il lockdown ed al costo di enormi sacrifici economici – ha garantito gli approvvigionamenti del Paese”

Le cose da fare e da mettere in agenda però sono ancora molte. Ancora Nicolini: “Ora che il tema è posto, occorre passare alla fase di costruzione di risposte concrete. Per quanto ci riguarda, su tre assi di azione. C'è anzitutto un'emergenza infrastrutturale non più tollerabile: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti ed aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria. C'è poi un'emergenza semplificazioni: abbiamo avanzato 20 proposte normative specifiche per rendere più fluido il flusso delle merci e più facile la vita ai vettori. Basti pensare che in tema di spedizioni, il cuore pulsante della logistica moderna, si fa ancora riferimento al Regio Decreto del 1942. Ma le nostre proposte riguardano l'autotrasporto, i corrieri, il cargo aereo, il cargo ferroviario. Oltre 400 procedimenti amministrativi in capo a 30 pubbliche amministrazioni e che generano circa 30 miliardi di oneri burocratici in capo alle aziende ed alle merci. Terzo: urge una politica industriale per il nostro settore. Abbiamo 95 mila imprese, il 90% delle quali ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 9 addetti. La prevalenza dei contratti di trasporto è franco destino, non abbiamo né 'campioni nazionali' di dimensioni globali né un tessuto vasto e solido di PMI capaci di essere leader continentali. Si investe poco in trasferimento tecnologico ed innovazione, anche perché il costo fiscale del lavoro divora i nostri bilanci”.

“Il semplice trasporto fisico della merce, a basso valore aggiunto di know how, è vittima di ribassi di tariffe insostenibili – aggiunge il Presidente di Confetra - e tra l’altro esportiamo ed importiamo il 70% dei volumi complessivi in un raggio di 3 mila chilometri: praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania. Con questo nanismo dimensionale delle imprese, con questa pressione fiscale e con questo ecosistema logistico e degli scambi tanto asfittico, il nostro settore rischia di non avere un futuro. E paradossalmente proprio mentre il mondo – dalla Via della Seta alla guerra dei dazi, passando per la Brexit, la rotta artica, il dibattito sulle reti 5G – si riorganizza attorno alla logistica quale pilastro dei nuovi rapporti di forza geoeconomici. Non sono temi affrontabili con ‘costi minimi’, sovvenzioni, sconti o altre proposte novecentesche che al massimo consentirebbero la stentata sopravvivenza delle nostre imprese. C’è invece bisogno di discutere di un pacchetto servizi 4.0 che abbatta il cuneo fiscale, sostenga gli investimenti innovativi e digitali, incentivi i contratti franco destino, spinga verso le integrazioni tra imprese, supporti la capitalizzazione delle stesse, agevoli la formazione permanente ed il passaggio generazionale. Questo significa pensare al futuro del comparto per i prossimi venti anni. Aspettiamo, fiduciosi, il Governo alla prova dei fatti”.

Stati Generali dell'economia, Confetra: tre proposte per la Logistica



“Abbiamo avuto modo di esprimere al presidente del Consiglio Conte e ai ministri De Micheli e Patuanelli il nostro apprezzamento per aver posto la **Logistica** al centro dell'agenda economico istituzionale del Paese. Già con l'art. 61 del **DI Cura Italia**, il nostro settore è stato inserito tra le filiere produttive più strategiche per la tenuta del Paese. Anche nel **Documento di Programmazione infrastrutturale Italia Veloce**, la Logistica compare tra le priorità, fin dal titolo, così come ad essa sarà dedicato spazio specifico nel Piano Nazionale di Riforme richiestoci da Bruxelles. Lo

stesso Piano Colao parla di intermodalità, porti, ferrovia, green logistic. Tutto ciò non era scontato, e rappresenta il riconoscimento a un comparto che – durante il lockdown e al costo di enormi sacrifici economici – ha garantito gli approvvigionamenti del Paese”. Così il presidente di **Confetra, Guido Nicolini**, commentando l'incontro con il Governo nel corso degli Stati generali dell'economia in corso a Roma.

L'incontro – ha aggiunto Nicolini – ha posto le basi per passare alla costruzione di azioni concrete per il settore, che Confetra auspica su tre assi principali: “C'è anzitutto un'**emergenza infrastrutturale** non più tollerabile: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti e aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria. C'è poi un'**emergenza semplificazioni**: abbiamo avanzato 20 proposte normative specifiche per rendere più fluido il flusso delle merci e più facile la vita ai vettori. Ma le nostre proposte riguardano l'autotrasporto, i corrieri, il cargo aereo, il cargo ferroviario. Oltre 400 procedimenti amministrativi in capo a 30 pubbliche amministrazioni e che generano circa 30 miliardi di oneri burocratici in capo alle aziende e alle merci. Terzo: **urge una politica industriale** per il nostro settore. Abbiamo 95 mila imprese, il 90% delle quali ha meno di 5 milioni di fatturato e meno di 9 addetti. La prevalenza dei contratti di trasporto è franco destino, non abbiamo né “campioni nazionali” di dimensioni globali né un tessuto vasto e solido di PMI capaci di essere leader continentali. Si investe poco in **trasferimento tecnologico** e **innovazione**, anche perché il costo fiscale del lavoro divora i nostri bilanci. Il semplice trasporto fisico della merce, a basso valore aggiunto di know how, è vittima di ribassi di tariffe insostenibili e tra l'altro esportiamo e importiamo il 70% dei volumi complessivi in un raggio di 3 mila chilometri: praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania”.

Il “**nanismo dimensionale**” delle imprese – sottolinea Confetra – sottoposto inoltre a una forte pressione fiscale e in un ecosistema logistico e degli scambi tanto asfittico, rischia di far sì che il settore non abbia futuro. Questo, paradossalmente, proprio mentre il mondo – dalla Via della Seta alla Guerra dei Dazi, passando per la Brexit, la Rotta Artica, il dibattito sulle reti 5G – si riorganizza attorno alla Logistica quale pilastro dei nuovi rapporti di forza geoeconomici.

“Non sono temi affrontabili con “costi minimi”, sovvenzioni, sconti o altre proposte novecentesche che al massimo consentirebbero la stentata sopravvivenza delle nostre imprese – ha concluso Nicolini –. C’è invece bisogno di discutere di un **pacchetto Servizi 4.0** che abbatta il cuneo fiscale, sostenga gli investimenti innovativi e digitali, incentivi i contratti franco destino, spinga verso le integrazioni tra imprese, supporti la capitalizzazione delle stesse, agevoli la formazione permanente e il passaggio generazionale. Questo significa pensare al futuro del comparto per i prossimi venti anni. Aspettiamo, fiduciosi, il Governo alla prova dei fatti”.



La scheda

Il comitato di gestione

Il comitato di Gestione è composto dal presidente Pino Musolino, da Fabrizio Giri (Città di Venezia) e Maria Rosaria Campitelli (Regione). Più due membri della Capitaneria di Porto

Due contro uno stop al bilancio

Piero Pellizzari della capitaneria di Venezia e Giuseppe Chiarelli sul bilancio non votano ed ecco perché sono bastati i voti dei rappresentanti della città e della Regione per bloccare tutto

Il ruolo e le scelte del ministero

Il bilancio va approvato entro il 30 giugno, dopo di che potrebbe intervenire il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e decidere il commissariamento

Ben 8 porti su 15 senza presidente

Federagenti chiede alla politica di tenersi lontana dai porti. Ben 8 su 15 avrebbero perso il presidente per sfiducia politica o per indagini giudiziarie

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Il primo «avvertimento» era arrivato l'anno scorso, quando il bilancio dell'Autorità di sistema portuale di Venezia era passato in comitato di gestione il giorno prima della scadenza del 30 aprile, con il solo voto del presidente Pino Musolino, l'astensione di Fabrizio Giri (rappresentante della Città metropolitana di Venezia) e l'assenza giustificata di Maria Rosaria Campitelli (Regione Veneto). Già allora il motivo era la contrarietà all'accordo sul terminal di Fusina, ai cui titolari (il gruppo Mantovani) venivano concessi più soldi e più anni di gestione (vedi articolo sotto). Ieri, un anno dopo, la «bomba» è deflagrata in maniera ancor più violenta: Giri e Campitelli hanno infatti votato contro il bilancio consuntivo 2019 dell'ente e ora il presidente Pino Musolino è a rischio commissariamento. Il termine, per motivi di Covid, è stato infatti prorogato al 30 giugno, cioè tra 11 giorni, dopo di che potrebbe intervenire il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. E c'è già chi, tra i papabili, fa il nome di Zeno D'Agostino, «appiedato» dalla guida del porto di Trieste dall'Anac.

Musolino, nel primo pomeriggio, è un fiume in piena, stretto tra due stati d'animo: da un lato la serenità, dall'altro

Città e Regione bocchiano il bilancio del Porto

«Rischio commissario»

la rabbia. «Io commissariato? Non credo che ci siano i presupposti - spiega - Il bilancio è in ordine, con 26,2 milioni di euro di avanzo e un utile di 10 milioni e mezzo, ed è stato promosso sia dai revisori dei conti, nominati dai ministri di Economia e Infrastrutture, che dall'organismo di partenariato, che raduna tutti gli operatori portuali. In questi anni abbiamo quasi dimezzato i 133 milioni di debiti che avevo trovato, pur con 200 milioni di investimenti». Però resta il problema della scadenza stretta. «Quel termine non è perentorio e comunque io l'ho rispettato, presentando il bilancio 12 giorni prima - continua il presidente - Ritengo che nella dichiarazione di voto degli altri due membri, che peraltro è esattamente identica, non ci siano quelle "adeguate motivazioni" per la bocciatura prevista dalla legge». Musolino già

ieri ha informato il ministro di quanto successo e farà lo stesso con il Parlamento; poi preannuncia che chiederà un incontro sia al sindaco metropolitano Luigi Brugnaro, che al governatore del Veneto Luca Zaia. «Spero sia stato solo un errore di comunicazione», afferma.



Presidente Pino Musolino

Poi a prevalere è la rabbia. «È una situazione che ha dell'incredibile, è irrazionale - sbotta - Mi contestano la "carenza di analiticità" del resoconto, ma ho mandato tutto dieci giorni fa. Quanto a Fusina, il comitato ha approvato l'accordo lo scorso 20 gennaio». Anche se, a dirla tutta, quel giorno Giri votò contro e Campitelli non c'era. Ma a far arrabbiare Musolino sono soprattutto le conseguenze che la mancata approvazione avrà su un paio di operazioni post-Covid, legate al decreto «Rilancio Italia»: la riduzione dei canoni per le imprese e soprattutto l'integrazione del reddito per i lavoratori portuali «a chiamata». «Se non ho il via libera all'avanzo non posso usarlo - sbotta Musolino - Avevamo messo a disposizione due milioni di euro per 160 lavoratori, 100 mila al mese che avrei dato da subito. Non si

scherza con la vita delle persone, soprattutto in questo momento di crisi». In sala ci sono anche Davide Divari e Massimo Naccari, presidenti delle compagnie di lavoratori portuali di Venezia e Chioggia. «Tra dieci giorni i nostri associati saranno senza stipendio - dicono - Non si può perdere tempo in polemiche politiche». «Mandanti contro di me? Mi state sopravvalutando - continua Musolino - Non posso nemmeno pensare a delle ripicche. E comunque se per mandare via me si distrugge il porto è come usare il *napalm* in giardino contro i *mussatti*».

Dal canto loro Zaia e Brugnaro si fanno da parte, con una dichiarazione fotocopia. «Campitelli è una brava professionista che ha votato secondo coscienza, se i bilanci stanno in piedi si votano, altrimenti no - dice il primo - Non c'è nessuna dietrologia, nes-

Il retroscena

Il Terminal di Fusina dietro lo scontro: «Ecco perché abbiamo votato no»

VENEZIA Per dire di quanto fosse partito sotto i peggiori auspici, basti pensare che l'inaugurazione è stata il 4 giugno 2014: il giorno della retata del Mose. E pensare che era un fiore all'occhiello proprio di quella Mantovani guidata da Piergiorgio Baita, che aveva realizzato in *project financing* il terminal delle cosiddette «Autostrade del mare» a Fusina, ora al

centro dello scontro che ha portato ieri al clamoroso «no» al bilancio da parte di Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli. Per capirlo bisogna però fare un passo indietro all'estate 2018. Dopo 4 anni di attività, infatti, il terminal non aveva raggiunto i risultati sperati e Pino Musolino si è trovato a fronteggiare gli esiti di quel contratto - firmato nel 2012

e che lui ha sempre detto essere troppo favorevole al privato («l'ha detto anche il Cipe», ha ripetuto più volte) - che prevedevano una revisione al rialzo del piano economico finanziario. E così si è arrivati a una nuova concessione che prevedeva un ulteriore finanziamento da parte del Porto di 9 milioni, un allungamento della concessione di 10 anni

(rispetto al 2052 attuale) e lo stop alla realizzazione di hotel e uffici, previsti dal primo contratto, sostituiti da un garage multipiano. Tutto questo per completare il terminal, per il quale erano state costruite solo due delle 4 banchine complessive, e non rischiare di perdere 5 milioni di finanziamenti Ue. Un'operazione che però i rappresentanti di Città metropolitana e Regione hanno sempre contestato come un eccessivo «regalo» ai privati. «Se hanno altre soluzioni per evitare una battaglia legale con il concessionario e un conseguente danno erariale da decine di milioni, sarò felice di ascoltarle», ha sempre detto Musolino. Ma oltre al merito, c'è anche il

metodo, come hanno spiegato ieri Giri e Campitelli in una nota. «Il 27 luglio 2018 siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione e che "saremmo stati coinvolti" - raccontano - Ma a ottobre siamo venuti a conoscenza, casualmente da terzi, che, a nostra totale insaputa, il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio, un accordo preliminare». Non solo. «A seguito di successive verifiche è emerso come il Presidente, senza mai dare l'informativa al Comitato, abbia dapprima erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019», continuano. I due membri nel frattempo

hanno però più volte espresso perplessità sull'iter, «senza mai avere alcuna minima apertura». «Quando poi abbiamo chiesto degli approfondimenti su quanto, fino a quel momento, la società del Gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato - concludono - le risposte sono state insoddisfacenti». Chi ci ha parlato dice che Giri e Campitelli non torneranno indietro e d'altra parte basti pensare che non voteranno o voteranno contro sia il bilancio dell'anno scorso che la ratifica dell'accordo su Fusina lo scorso 20 gennaio: non vorranno dunque mettere la loro firma sul bilancio che certifica i famosi 9 milioni. Sull'lo sfondo c'è poi un

L'INTERVISTA

La ricetta di Nicolini, presidente della Confederazione Trasporti e Logistica italiana

**«È ora del cambio di passo
Il Paese ha bisogno di riforme»**

MASSIMILIANO LENZI

••• «Occorre un deciso cambio di passo: sburocratizzare e semplificare il Paese, riformare la giustizia ed il sistema fiscale, incrementare la formazione e la ricerca e sviluppo, sbloccare i grandi cantieri, digitalizzare il Paese, attrarre investimenti esteri. Confidiamo molto nel prossimo Decreto». La domanda è: questa fiducia nelle scelte del Governo sarà ben riposta? A parlare, in questa intervista a *Il Tempo* è Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione Trasporti e Logistica italiana. «Solo nei porti - spiega Nicolini - ci sono 133 procedimenti amministrativi di controllo sulle merci in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni. Se estendiamo la mappatura a tutti i controlli, quindi anche sui vettori non solo sulla merce, ed a tutte le modalità di trasporto merce-gomma, mare, cielo, ferro, beh arriviamo ad oltre 400 procedimenti ed a 25 uffici pubblici coinvolti. Gli oneri burocratici per il settore pesano per 30 miliardi di euro e tolgono competitività ed efficienza al ciclo operativo della Logistica. Occorre semplificare, snellire, digitalizzare, esternalizzare».

Nicolini mercoledì ha incontrato il premier Giuseppe Conte. Agli Stati Generali. Questo è il suo racconto. «Abbiamo avuto modo di esprimere al Presidente del Consiglio Conte ed ai Ministri De Micheli e Patuanelli il nostro apprezzamento per aver posto la Logistica al centro dell'agenda economico-istituzionale del Paese. Ma bisogna fare in

fretta e accogliere le istanze di un settore - parliamo di circa 95mila imprese in Italia - che in altri Paesi è sempre stato centrale e che qua è riuscito a imporsi solo dopo che ci si è resi conto - durante il lockdown - che se si fermava la logistica e il trasporto merci il Paese rischiava la paralisi vera. Gli approvvigionamenti di cibo, i medicinali, tutto è stato garantito dal lavoro delle nostre imprese, che spesso lottano per la sopravvivenza ma che durante la pandemia acuta covid hanno tenuto aperto il Paese».

Cosa chiedono il trasporto e la logistica al Governo?

«Anche nel Documento di Programmazione infrastrutturale Italia Veloce, la Logistica compare tra le priorità così come ad essa sarà dedicato spazio specifico nel Piano Nazionale di Riforme richiesti da Bruxelles. Lo stesso Piano Colao parla di intermodalità, porti, ferrovia, logistica verde. Occorre passare a una fase che si muova rapidamente su alcuni assi di azione e bisogna avere chiaro in mente che va messa la parola fine a questa emergenza infrastrutturale: opere al rallentatore, cantieri bloccati, Genova e la Liguria paralizzate e isolate, il Mezzogiorno disconnesso, troppi porti ed aeroporti con gravi problemi di accessibilità stradale e ferroviaria. Vanno completati i Corridoi Ten T ed il Programma di interventi "Ultimo miglio ferroviario", per connettere tutti i nostri scali core alla rete nazionale. La messa in sicurezza dell'accessibilità stradale per Porti dove - da Piombino a Bari passando per il caso Genova - persistono problemi enormi».

Secondo lei serve un tavolo di confronto con il Governo?

«Noi vogliamo aprire con il Governo un confronto sulle politiche industriali che servono al Settore. Movimentiamo circa 490 milioni di tonnellate di merce in import ed export nel giro di 3mila chilometri, praticamente due volte la distanza tra Milano e Catania. Dobbiamo allungare la gittata, se vogliamo svolgere un ruolo da protagonisti globali e la gittata si allunga muovendosi in due direzioni: sostenendo la competitività, il valore e l'internazionalizzazione della nostra manifattura e aiutando le imprese logistiche a crescere come comparto. A differenza di Germania, Francia, Svizzera, Danimarca, noi non abbiamo campioni nazionali multimodali nel settore, di dimensioni tali da rappresentare le gambe e la mente degli interessi economici italiani nel mondo. Né abbiamo un ampio tessuto di medie imprese strutturate e finanziariamente robuste. Il nanismo dimensionale esiste anche nel nostro settore, e se oltre il 90% delle nostre 95 mila imprese ha meno di 9 addetti e di 5 milioni di fatturato, abbiamo un problema. Sono imprese alle quali non si può certo chiedere di essere protagoniste della Via della Seta. Eppure questi sono oggi il vero valore aggiunto che un servizio logistico può offrire».

Anche se lo ha incontrato due giorni fa, mandi un tweet al premier Conte?

«Se il Paese vuole essere protagonista degli scambi internazionali e disegnare un futuro al nostro settore il governo deve ascoltarci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il consiglio

«Occorre semplificare, snellire e digitalizzare per salvare le aziende della Logistica che durante la pandemia hanno tenuto aperta la nazione»



Guido Nicolini
Il presidente
di Confetra,
la Confederazione
Trasporti e
Logistica italiana,
mercoledì
ha incontrato
il premier
Giuseppe Conte
agli Stati Generali

[NO A DISTORSIONI DEL MERCATO E DELLA CONCORRENZA: LA POSIZIONE DI FEDESPEDI SUGLI AIUTI DI STATO PER LE COMPAGNIE MARITTIME](#)

Il Presidente Moretto: “Rilanciamo l’appello di Clecat e Feport alla Commissione Europea.

Giusto sostenere il settore marittimo che è la modalità principale di trasporto merci. Ma il beneficio per una categoria non può danneggiare gli altri comparti della filiera marittima”.

Milano-Questa la posizione di Fedespedit sul tema degli aiuti di stato e dello schema della ‘Tonnage Tax’. La decisione assunta dalla Commissione Europea lo scorso 11 giugno riaccende la preoccupazione delle imprese di spedizioni sulla distorsione della concorrenza nel settore marittimo.

Il Presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, commenta: “Condividiamo e rilanciamo quanto espresso da Clecat, la nostra Federazione a livello europeo, e Feport. La Commissione ha approvato le misure fiscali italiane di supporto al settore marittimo confermando, dunque, la conformità dello schema del nostro Paese alle regole europee sugli aiuti di stato. Non siamo contrari di per sé a queste misure. I trasporti marittimi sono fondamentali per l’import e l’export del Paese ed è giusto tutelare il settore. Ma bisogna evitare assolutamente che questi meccanismi danneggino il resto della filiera, in primis spedizionieri e terminalisti operanti nel trasporto via mare.”

“La perplessità – chiarisce il Presidente Moretto – sta nel fatto che il regime fiscale speciale non si applicherà soltanto alle entrate essenziali delle shipping line derivanti da attività di trasporto marittimo, quali il trasporto di merci e di passeggeri, ma anche ad alcune entrate accessorie strettamente connesse a queste”.

“Sia Clecat che Feport sono intervenute con una lettera al Commissario per la Concorrenza Margrethe Vestager, aggiunge il Presidente Moretto. “Chiediamo alla Commissione di chiarire l’ambito di applicazione dei sistemi degli aiuti di stato: è fondamentale per assicurare condizioni di parità a tutti gli operatori del settore. Questo vale soprattutto per i servizi accessori che sono offerti anche da altri comparti della catena logistica marittima. In nome della libera concorrenza, noi crediamo che questi dovrebbero essere esclusi dal meccanismo fiscale della ‘Tonnage Tax’”.

Andrea Scarpa, Vicepresidente di Fedespedit e Presidente del Maritime Advisory Body concorda: “Rileviamo anche in questo caso che la Commissione Europea non ha valutato tutte le possibili ricadute sul settore di una normativa per le compagnie marittime. Questa decisione segue la proroga di due mesi fa della CBER – Consortia Block Exemption Regulation – alla quale ci siamo sempre espressi contrari proprio per le conseguenze che l’esenzione dalle normative antitrust pone in termini di competizione sul mercato. Il settore marittimo – conclude – va sostenuto nella sua interezza, soprattutto in questa fase di grave impatto dell’emergenza Covid-19 sul trasporto merci. Tutti gli operatori sono gravemente colpiti dalla crisi e hanno continuato a fornire i propri essenziali servizi: devono, quindi, poter operare in un reale contesto di libero mercato.

Becce (Assiterminal) sul ‘caso Venezia’: “Troppo peso alle istituzioni locali nei comitati di gestione”

*Contributo a cura di Luca Becce **

** presidente Assiterminal*

La vicenda della [bocciatura del bilancio della ADSP di Venezia da parte del Comitato di Gestione](#), a causa del voto contrario dei rappresentanti del Comune di Venezia e della Regione Veneto, dopo che lo stesso aveva ottenuto il parere favorevole del Tavolo di Partenariato, nel quale sono rappresentate anche le categorie economiche e sociali coinvolte direttamente nel funzionamento del sistema portuale, induce a un’ulteriore riflessione. Riflessione che, spero in questo caso, non resti lettera morta senza provocare alcuna reazione concreta, come purtroppo abbiamo registrato nel caso della decadenza del presidente Zeno D’Agostino.

Lanciammo una provocazione poche settimane fa innanzi alla vicenda del Porto di Trieste: tutti i presidenti di ADSP rimettano il proprio mandato nelle mani della Ministro delle Infrastrutture. Questa provocazione, che poteva essere ripresa anche senza compiere l’atto definitivo, è rimasta del tutto inascoltata, a cominciare dalla associazione che rappresenta le istituzioni preposte alla amministrazione della portualità, Assoport.

Era una provocazione, ma aveva un fondamento per evidenziare due questioni essenziali che oggi incidono pesantemente in modo negativo sul funzionamento della portualità italiana:

1. La totale inapplicazione della filosofia sottesa al Piano Nazionale delle Infrastrutture e della Logistica, che ha guidato l’informazione della riforma della governance inserita nella riforma della 84/94, che produce il mancato funzionamento del tavolo nazionale di coordinamento dei Presidenti ADSP e il permanere nella portualità italiana, addirittura aggravandola, di quei fenomeni di localismo e difformità applicativa delle stesse norme, ora addirittura all’interno della stessa ADSP;
2. La crescente incertezza di quadro istituzionale, con una chiara e semplice definizione delle istituzioni preposte al controllo della attività delle ADSP e dei loro organi istituzionali, Presidenti e Segretari Generali in primis. La vicenda triestina, la ormai stucchevole querelle sulle attribuzioni in tema di concessioni portuali alla ART, sono lì a dimostrare che mentre si continua a parlare di semplificazioni, gli atti procedono in direzione ostinata e contraria.

A tutto ciò la vicenda veneziana aggiunge un altro tema, che noi terminalisti segnalammo come possibile criticità al momento del varo della riforma: il ruolo crescente e determinante della politica LOCALE nel processo decisionale delle ADSP, rappresentato dal peso preponderante delle istituzioni LOCALI nei comitati di gestione.

Il combinato di tutto ciò rende il sistema sempre più ingessato e ingovernabile. Senza che dal MIT si levi una voce o si oda di una iniziativa.

Noi terminalisti portuali siamo tra i soggetti maggiormente danneggiati da questo vero e proprio infarto di sistema, che si traduce in sempre maggiore difficoltà decisionale da parte delle ADSP.

Occorre uno scatto di orgoglio dell'intero sistema. Ribadiamo qui la necessità non più differibile di una iniziativa congiunta di tutti gli attori del sistema per denunciare questa situazione e rivendicare QUI E ORA

- l'attivazione piena e continuativa delle funzioni di governo e coordinamento previste dalla riforma Del Rio;
- un processo di vera semplificazione con la chiara definizione delle funzioni delle istituzioni preposte all'indirizzo e al controllo delle funzioni di governo delle ADSP, con l'esclusione della ART da tale ruolo.

Anama chiede fondi al Governo per digitalizzare spedizionieri e aeroporti

Anama, l'associazione nazionale degli agenti merci aeree, e Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, chiedono fondi al Governo per la digitalizzazione del sistema aeroportuale.

Lo hanno reso noto le stesse associazioni spiegando che “digitalizzazione e semplificazione sono fondamentali soprattutto dopo l'emergenza Covid-19 per rafforzare la nostra efficienza e competitività”.

Per questo Anama e Confetra insieme hanno “proposto un emendamento al DL Rilancio, per far sì che le piattaforme informatiche possano essere implementate rapidamente negli aeroporti”.

La richiesta è un finanziamento a fondo perduto per gli spedizionieri e gli aeroporti che investono nell'utilizzo di questi sistemi informatici.

PROTESTA IL MONDO DELLA LOGISTICA. IERI DISAGI SUI TRENI DEI TURISTI

«Lavori anche alla ferrovia Così la Liguria si paralizza»

«La situazione in Liguria non è più sostenibile. E fra un mese il quadro potrebbe peggiorare». Guido Nicolini, presidente di Confetra, lancia l'allarme: dal 24 luglio al 10 settembre Rfi bloccherà per lavori la linea ferroviaria di Mignanego. Ieri, intanto, disagi anche sui treni dei turisti.

DE FAZIO, FAGANDINI, F. FERRARI
 ESPORA / PAGINE 4 E 5

Liguria isolata, sindacati divisi Solo la Uil dà l'ok per la piazza

No della Cgil alla Camera di Commercio: «Sembra campagna elettorale». La Cisl plaude, ma non aderisce

Mario De Fazio / GENOVA

Sul merito - la battaglia per le infrastrutture e contro l'isolamento della Liguria - sono tutti d'accordo. Ma il metodo, la proposta di una mobilitazione a Roma per invocare dal governo risposte chiare sul caos autostradale, trova i sindacati della Triplice su posizioni distinte e distanti: solo la Uil promuove la calata sulla Capitale, mentre la Cisl plaude all'iniziativa ma senza aderirvi, e la Cgil invece sottolinea il rischio di «iniziative che possono essere strumentalizzate in campagna elettorale».

La proposta lanciata ieri sul *Secolo XIX* dalla Camera di Commercio di Genova e da Confindustria lascia tiepidi i rappresentanti del mondo del lavoro. La posizione più dura è quella della Cgil, affidata al segretario regionale Federico Vesigna e sottoscritta anche dai quattro segretari provinciali: Igor Magni (Genova), Andrea Pasa (Savona), Lara Ghiglione (La Spezia) e Fulvio Fellegara (Imperia). Gli esponenti della

Cgil si dicono «fermamente convinti che le possibilità di sviluppo del nostro territorio dipendano proprio dalla realizzazione di quelle grandi opere che possono decongestionare le nostre strade». Un gap infrastrutturale a cui si aggiunge la situazione delle «nostre autostrade, che è diventata assolutamente inaccettabile». Poi l'affondo di Vesigna, che tira in ballo anche la campagna elettorale per le regionali: «Giusto che parte importante del confronto tra candidati, quando ci sarà, si giochi sulle scelte infrastrutturali, ma l'appello alla mobilitazione lanciato dalla Camera di Commercio di Genova ha un sapore vagamente elettorale e non siamo disponibili a farci tirare per la giacchetta».

Diversa, soprattutto nei toni, la posizione della Cisl, che pur plaudento all'iniziativa rivendica come la battaglia infrastrutturale sia portata avanti a prescindere dal colore politico dei governi. «Le infrastrutture sono la vita o la morte della Liguria: se saranno realizza-

te, ci sarà sopravvivenza per porto, logistica, turismo, posti di lavoro, altrimenti Genova e la Liguria andranno in fallimento. Ogni giorno di attesa è un giorno di troppo e purtroppo sono passati anni - dice Luca Maestripieri, segretario Cisl Liguria -. Rimaniamo sulla nostra posizione, quella con cui abbiamo fatto pressing per anni sia sul governo attuale sia su quelli precedenti: infrastrutture subito. Il tema è troppo importante perché chiunque possa usarlo come clava politica a corrente alternata. Bene che anche il mondo delle imprese si stia organizzando, legittima la sua manifestazione. Servono concretezza e l'impegno di tutti. Ma la politica dia risposte».

Chi invece raccoglie l'invito di ente camerale e industriali è la Uil. «Finalmente qualcosa si muove, sono mesi che diciamo che bisogna mettersi tutti insieme per rivendicare, come accaduto dopo il crollo del Morandi, ciò che spetta al territorio - argomenta Mario Ghini, segretario Uil Liguria -. Basta un inci-

dente in autostrada e la Liguria si blocca: mi auguro che questa proposta possa avere un seguito, noi siamo disponibili a partecipare».

Sull'ennesima giornata di viabilità bloccata, ieri il governatore Giovanni Toti ha ribadito come il confronto con il ministero dei Trasporti, in cerca di soluzioni, vada avanti. «Spero che dopo tante sollecitazioni il ministero e Aspi ci presentino un piano per potere vedere un futuro roseo sulle nostre autostrade - ha spiegato Toti -. Mi scuso con gli automobilisti in coda». Ma il tema dell'isolamento ligure oggi sarà al centro dell'agenda politica, con la visita di Matteo Salvini: tra le tappe previste, il leader della Lega prima sarà a Masone, per un sopralluogo sul luogo della frana, e poi a Genova, a visitare il cantiere del nuovo viadotto sul Polcevera. E ieri ha preannunciato: «I litigi del governo su Autostrade stanno condannando la Liguria all'isolamento». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Altra giornata di code sulle tratte autostradali genovesi

BALOSTRO

**Toti: «Aspetto un piano da ministero e Aspi»
Oggi Salvini a Genova al cantiere del ponte**

GUIDO NICOLINI Il presidente nazionale di Confetra: «Governo allertato I lavori sulla linea di Mignanego vanno rimandati: ne parleremo con Rfi»

«Con la ferrovia chiusa fra un mese la regione rischia un caos peggiore»

L'INTERVISTA

Francesco Ferrari

«**L**a situazione in Liguria non è più sostenibile. Ne abbiamo parlato sia col presidente del Consiglio che con la ministra dei Trasporti. Siamo molto preoccupati, perché fra un mese il quadro potrebbe peggiorare». Guido Nicolini, presidente della Confederazione generale della logistica (Confetra), la scorsa settimana ha partecipato agli Stati generali dell'economia in rappresentanza di un settore che lo stesso Giuseppe Conte ha definito «tra le filiere più strategiche per il Paese». «Il fatto che la logistica sia al centro dell'agenda istituzionale italiana ci fa molto piace-

re. Ma adesso bisogna andare avanti senza perdere tempo».

Perché sostiene che la situazione in Liguria potrebbe peggiorare?

«Perché dal 24 luglio al 10 settembre Rfi ha annunciato lavori sulla linea ferroviaria di Mignanego: il traffico merci da e per il porto sarà in parte spostato su Ovada, una linea molto frequentata dai passeggeri. Non credo che nell'attuale situazione siano previsti servizi sostitutivi su pullman. Nei prossimi giorni parleremo con Rfi perché la Liguria rischia di precipitare in un caos peggiore di quello attuale».

Il governo è informato?

«Ne ho parlato personalmente con la ministra De Micheli e col suo capo di gabinetto. A fine luglio i traffici portuali potrebbero riguadagnare qualcosa, dopo un giugno disastroso che ha visto un crollo del

15-20%: non voglio neppure immaginare uno scenario con le autostrade liguri in ginocchio e il traffico su gomma in aumento a causa della chiusura della ferrovia. A Rfi chiederemo di posticipare o modificare l'agenda dei lavori».

Non si poteva intervenire prima?

«È il solito problema: manca il coordinamento sui lavori. È la burocrazia che ci impedisce di recuperare competitività».

A Conte, oltre alla minore burocrazia, avete chiesto più attenzione alle infrastrutture e sostegno alle quasi centomila aziende del settore. Vi sentite tranquillizzati?

«Il dato positivo è il riconoscimento del ruolo strategico del settore. Certo, poi bisogna passare ai fatti: semplificare, velocizzare, evitare che le procedure rendano impossibile fare im-

presa. Non è possibile che tutti i porti italiani abbiano un problema di intasamento stradale e che il problema dell'ultimo miglio ferroviario non sia stato ancora risolto».

A proposito di burocrazia: qual è la posizione di Confetra in merito ai porti di Trieste e Venezia, dove i presidenti rischiano di essere estromessi dalle Authority?

«È semplicemente scandaloso. I presidenti sono uomini che fanno un servizio pubblico, non è tollerabile che siano costantemente sotto scacco. Nel caso di D'Agostino, che conosco da 20 anni, posso dire che gli affiderei anche le chiavi di casa. Del resto, nessun dirigente comunale firma più autorizzazioni di trasporti eccezionali per timore di ricevere un avviso di garanzia... Quando parliamo di semplificazioni, ci riferiamo anche a questo». —

«A fine luglio i traffici portuali potrebbero riprendersi: in questa condizione la regione non può permettersi altri disagi»



GUIDO NICOLINI
PRESIDENTE NAZIONALE
CONFETRA

Porto, le aziende tremano «Il nostro futuro a rischio dopo il voto sul bilancio»

Da Confetra a Fedespedi: operatori, aziende, spedizionieri e autotrasportatori temono che la crisi nel Comitato di gestione penalizzi la ripresa dei traffici

Gianni Favarato

Il no al bilancio consuntivo dell'Autorità di sistema portuale mette a rischio la continuità dell'amministrazione, presieduta da Pino Musolino, e preoccupa il variegato mondo della portualità. Un settore portante dell'economia veneziana, dal quale dipendono molti altri, manifatture e turismo in testa. Stiamo parlando di migliaia di lavoratori e imprese, grandi e piccole: dai lavoratori dipendenti, diretti e indiretti, agli armatori delle navi commerciali e passeggeri, le imprese industriali che gestiscono i sette terminal portuali della laguna, e poi le imprese e compagnie portuali, gli spedizionieri, gli operatori logistici intermodali e ferroviari, gli agenti e raccomandatori marittimi, gli autotrasportatori e gli operatori di turismo e commercio.

«Siamo fortemente preoccupati per la situazione di incertezza in cui si viene a trovare il porto di Venezia dopo la bocciatura del bilancio», dice **Paolo Salvaro**, presidente di Confetra (Confederazione generale Italiana dei trasporti e della logistica) del Nordest. «Specie in questo momento, nel quale dobbiamo tutti assieme fare in modo che l'economia riparta

dopo l'emergenza per la pandemia, la garanzia di una piena funzionalità del sistema portuale è fondamentale».

Salvaro non si schiera sulla realizzazione della piattaforma logistica per l'espletamento dei servizi a supporto delle attività del Terminal autostrade del mare di Fusina che ha indotto i rappresentanti di Comune e Regione a votare con-

tro il bilancio, ma insiste sulla necessità di superare al più presto lo stallo. «Ci auguriamo», sottolinea Salvaro, «che questa situazione sia rapidamente risolta per il bene della comunità portuale e dell'economia veneta e nazionale. L'emergenza Covid ha evidenziato con chiarezza quanto sia importante la logistica, della quale le attività portuali sono un anello fondamentale. Speriamo che si tenga conto delle urgenze che da tempo interessano il Porto di Venezia e che richiedono un'Autorità di sistema portuale pienamente legittimata e funzionante».

Anche **Silvia Moretto**, presidente nazionale di Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali), residente a Noale e amministratore delegato di

una impresa di spedizioni internazionali che ha sede a Montebelluna, dice di essere preoccupata, anzi «moltissimo preoccupata». «Chi ha a cuore il futuro del porto veneziano non può che essere preoccupato per la possibilità che venga rallentata l'operatività e la sua capacità decisionale di investimento», dice Moretto. «Abbiamo bisogno, oggi più che mai, di un porto efficiente, soprattutto in una grave situazione come quella attuale in cui, dopo l'emergenza sanitaria, bisogna ripensare l'organizzazione del porto». «Questa vicenda ci preoccupa mol-

to», aggiunge, riferendosi alla vicenda della bocciatura del bilancio consuntivo dell'ente portuale veneziano, voluta dai rappresentanti del sindaco, Luigi Brugnaro e del governatore del Veneto, Luca Zaia, perché può rallentare la reattività e la capacità di rispondere al post emergenza sanitaria del porto di Venezia, dove opera una molteplicità di imprese che attendono risposte sul futuro della loro attività, come il protocollo fanghi per la navigabilità dei canali portuali».

Già l'anno scorso, quando i rappresentanti di Comune e Regione nel Comitato di Ge-

stione Portuale votarono contro il bilancio consuntivo, per poi tornare sui loro passi, aveva messo in allarme tutte le categorie portuali che certo non si aspettavano un bis, proprio in un momento difficile per le conseguenze della lunga emergenza sanitaria.

La crisi aperta da Comune di Venezia e Regione Veneto in seno all'Autorità portuale veneziana è arrivata pochi giorni dopo quella del vicino porto di Trieste, "commissariato" in seguito ad una pronuncia dell'Anac che ha dichiarato decaduto il presidente Zeno D'Agostino. «A Venezia si assiste all'ennesimo tentativo di bloccare l'attività di un'Autorità che sta lavorando per la salvaguardia del porto e dei suoi operatori», si legge in una nota dell'Associazione nazionale compa-

gnie imprese portuali (Ancip). «La mancata approvazione del bilancio per motivi che al momento appaiono pretestuosi e strumentali è la dimostrazione dei danni che una comunità può subire quando la discussione che dovrebbe essere apolitica e tecnica si trasforma in ostruzione delle attività economiche quotidiane con veti e sgambetti spesso a fini elettorali». «Quando il risultato di un'azione indebolisce tutto il sistema, il danno è collettivo e grave», conclude l'Ancip. «In un momento di crisi gravissima, quando si cerca di uscire dalle difficoltà, non poter gestire la cosa pubblica con energia e prontezza è letale». —

RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il no dei giorni scorsi appare pretestuoso e strumentale. Può essere fatale»

«Sono messi a rischio operatività, piani di sviluppo e investimenti previsti»

«Chi ha a cuore il futuro del porto veneziano non può che essere preoccupato»



Luca Zaia



Luigi Brugnaro



Pino Musolino



Una veduta del porto commerciale di Venezia. In primo piano le balancate del canale dei Petroli (Malamocco-Marghera) e sullo sfondo i terminal con le banchine rinfuse e industriali. Lo scontro nel Comitato di gestione preoccupa gli operatori

Cantieri in autostrade: Spedizionieri Genova, serve commissario straordinario

Botta: Per Morandi class action, ma danni di oggi peggiori

"E' una vergogna inaudita, che non ha precedenti in Europa. Così come siamo tristemente noti al mondo per il crollo di ponte Morandi, oggi saremo noti anche per l'incapacità di riuscire a gestire questa situazione da terzo mondo legata alle infrastrutture". Giampaolo Botta, direttore di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, cerca a fatica parole nuove per definire il caos dei cantieri autostradali e l'isolamento infrastrutturale della Liguria da cui si può uscire solo con un "commissario straordinario". "Oggi siamo di fronte ad una catastrofe organizzativa - dice -. Il problema delle infrastrutture in Liguria può essere superato soltanto affidando ad un commissario con poteri straordinari il compito di riprogrammare le attività di gestione e organizzazione di autostrade potendo affidare lavori e interventi". Ed è necessario fare presto. "Pretendiamo che le persone lavorino e si spostino per turismo - dice - e le mettiamo in condizioni di non potersi muovere, di non avere certezza sui tempi di percorrenza delle nostre autostrade, di rimanere bloccate ore nel traffico, di rischiare gravi incidenti". Una situazione da collasso in cui il risarcimento dei danni non può limitarsi a non far pagare il pedaggio autostradale. "Come Spediporto abbiamo fatto la class action per il Morandi, notificata sia ad Autostrade che al ministero - continua Botta -. Stiamo andando avanti e andremo avanti anche su tutto quanto sarà necessario fare per ottenere i risarcimenti ai danni che stiamo avendo ora. Perché rispetto al Morandi quelli di oggi sono ben più drammatici, purtroppo, incalcolabili, perché siamo veramente isolati". (ANSA).



© LUIGI ANGELICA

L'ultimo treno delle riforme

di Marco Casale

Sottrarre la gestione dei porti e delle infrastrutture di rilevanza nazionale alla competenza legislativa concorrente tra Stato, Regioni ed Enti locali. Per il direttore generale di [Confetra](#), Ivano Russo, la risoluzione dei problemi attuali della portualità italiana passa in buona parte dalla riforma del Titolo V della Costituzione.

«Una rotta alternativa non è immaginabile, se davvero si ha intenzione di rendere efficienti i modelli di *governance* degli scali marittimi» riflette Russo, la cui analisi prende avvio dalle vicende che hanno recentemente coinvolto i presidenti di due Autorità Portuali: [Zeno D'Agostino](#) a Trieste, Pino Musolino a Venezia.

In particolare, la [boccatura del bilancio consuntivo dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale](#) ha riaperto il dibattito sulla funzionalità dei Comitati di gestione delle Port Authority. «Il dlgs 169 del 2016 ha permesso alla nostra portualità di compiere un notevole passo in avanti. I vecchi Comitati portuali, organismi pletorici e appesantiti dall'ombra permanente del conflitto di interesse, sono stati sostituiti con *board* più snelli, formati dal presidente dell'AdSP nonché da rappresentanti delegati dagli Enti locali e dotati per legge dello stesso livello di competenza e preparazione dei presidenti».

Tuttavia, sottolinea Russo, «nessuna norma può imporre la buona politica o la gestione della *res publica*». Lo spirito della Riforma Delrio è stato sostanzialmente disatteso fin dai primi giorni della sua entrata in vigore: «Per rendersene conto è sufficiente scorrere i nomi che compongono i nuovi Comitati di gestione: molti di loro non possiedono le competenze professionali richieste mentre altri si trovano in evidente conflitto di interessi. In alcuni casi vi siedono direttamente i sindaci delle città portuali: una forzatura evidente della norma».

A proposito del peso degli Enti locali nelle scelte delle diverse AdSP, Russo ci invita a rileggere gli atti del dibattito in Commissione Trasporti alla Camera e al Senato: «La battaglia sulla composizione dei Comitati di Gestione è stata lunga e faticosa. Il Governo ha dovuto respingere l'assalto dei sindaci delle città portuali... Tutti volevano fare parte di tali organi decisionali ma questo avrebbe significato trasformarli in assemblee territoriali dell'[ANCI](#)».

Considerata l'attuale architettura costituzionale, non poteva essere intrapresa altra strada riformatrice che quella prevista dal dlgs 169: «Ricordo che già nel 2015 Delrio aveva promosso una riforma più drastica, prevedendo 8 AdSP e meccanismi di *governance* molto più centralizzati. Tale

iniziativa venne però impugnata dalla Regione Veneto e cassata successivamente dalla Corte Costituzionale. Proseguire nella stessa direzione sarebbe stato impossibile».

Oltre alla revisione del Titolo V, occorrerebbe anche lavorare per assicurare alle Autorità Portuali una maggiore agibilità operativa: «Dovremmo avere il coraggio di decidere che in ambito portuale si applicano soltanto i dettati normativi della legge 84/94. I porti dovrebbero insomma poter operare con proprie specifiche regole anche alla realizzazione di opere pubbliche, a prescindere dal Codice degli appalti e dalle normative ambientali».

D'altronde i sistemi portuali operano già secondo configurazioni normative speciali, con riferimento sia al lavoro portuale sia alle concessioni, le quali possono essere rilasciate anche prevedendo la possibilità della pubblicazione della istanza di parte: «In fondo si tratterebbe di estendere queste specificità anche a tutte le altre funzioni del porto. In questo modo i presidenti sarebbero chiamati a rispondere più direttamente del proprio operato».

Per Russo è arrivato il momento di imprimere alla nave dei porti italiani una virata che le consenta di prendere il mare aperto, senza ulteriori tentennamenti e senza cedere a facili scorciatoie. Il cosiddetto Modello Genova non è la panacea di tutti i mali: «Il Ponte Morandi è stato ricostruito con regole semplificate, particolari, anche perché l'opera preesisteva e i lavori di rifacimento erano ovviamente in capo al concessionario privato».

Le condizioni che hanno permesso la sua ricostruzione erano uniche e irripetibili: «È inimmaginabile pensare che in Italia si possa procedere strutturalmente in deroga al Codice degli appalti, senza indire le gare oppure senza passare dalla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e dalla quella ambientale strategica (VAS). Sarebbe una giungla».

Il direttore generale di Confetra invita a reagire, senza cedere al vittimismo patologico di cui paiono soffrire oggi molti amministratori pubblici: «Leggo di ipotetiche persecuzioni ai danni di presidenti di Autorità portuali. Non senza l'ausilio di una certa fervida fantasia, alcuni le giudicano nientemeno che parte di un complotto volto a indebolire i porti italiani. Alzino lo sguardo a orizzonti più larghi. Oggi la stragrande maggioranza dei presidenti di Regione e quasi tutti i sindaci di città metropolitane sono indagati o a processo per i reati più diversi. Purtroppo, in un quadro normativo tanto caotico e contraddittorio, chiunque sia amministrativamente sovraesposto rischia di incappare in procedimenti giudiziari».

Ma se da una parte è doveroso avviare un dibattito sull'applicazione «troppo estensiva» di certe fattispecie di reato (come l'abuso di ufficio), dall'altra occorre fare un ragionamento approfondito sui limiti che attualmente zavorrano i porti italiani. «I dati [ANCE](#) parlano chiaro: oggi per realizzare un'opera che abbia un valore superiore ai 100 milioni di euro ci vogliono in media 17 anni. Potremmo anche avere i migliori presidenti del mondo ma il risultato non

cambiarebbe. Ciò che zavorra l'Italia zavorra anche i porti».

Al fondo rimane una domanda ancora senza

risposta: esiste la volontà politica di imprimere alla portualità italiana una reale svolta verso il cambiamento?

Cargo aereo, la voce degli agenti

Albertini: «Alitalia punti anche sulle merci»

ALBERTO QUARATI

Nel primo trimestre dell'anno, il cargo aereo italiano ha movimentato 220.600 tonnellate di merce, con un calo del 13,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Dai dati di Assaerporti, si vede un inizio anno altalenante (gennaio +0,2%, febbraio -2,2%) e poi un netto calo a marzo (-33,9%) per effetto del decreto del 12 marzo. Il blocco, è noto, è proseguito nel secondo trimestre, insieme però al dibattito politico legato a possibile lancio della nuova Alitalia su iniziativa del governo. Un piano, dice Alessandro Albertini, che dovrebbe tenere conto anche delle potenzialità del trasporto merci: «Dovremmo partire dalla considerazione - dice infatti il presidente dell'Anama, l'associazione nazionale degli agenti delle merci aeree - che il 30% del prodotto interno lordo italiano è generato dalle esportazioni. Quindi bene la nuova compagnia, ma come giustamente il premier Conte, che non sia un carrozzone: si punti sul lungo raggio, come hanno fatto le Ferrovie con l'Alta velocità, con Fiumicino certamente hub del trasporto passeggeri, e Malpensa come snodo per le merci».

Perché investire sul cargo aereo?

«Non va dimenticato che l'Italia è entrata in lockdown che era il terzo Paese in Europa per esportazioni, e che le limitazioni determinate dal coronavi-

rus - è la stessa Iata a dirlo - creano i presupposti per una ripresa più rapida del settore cargo rispetto a quello dei passeggeri. La stima è un ritorno a livelli pre-Covid nel primo trimestre del 2021. Malpensa rappresenta per volumi il maggiore aeroporto cargo in Italia, una flotta solo cargo basata nell'aeroporto milanese potrebbe essere una grande opportunità».

Ma oggi le compagnie non stanno già convertendo gli aerei passeggeri a cargo, smontando i sedili per fare posto ai pacchi?

«Nei fatti, sono stati ottenuti i permessi solo per pochi casi in un periodo limitato di tempo, mentre anche il carico di merce negli spazi destinati ai passeggeri, quello posto sulle poltroncine per intenderci, è limitato ai carichi di materiale sanitario. La merce ordinaria può viaggiare come sempre nelle pance degli aerei, ma la ri-

duzione del traffico ha comportato nei fatti una limitazione di questa modalità, con conseguente calo del traffico».

Si può fare una stima?

«Dipende dai vari settori merceologici, ma da quello che abbiamo sin qui registrato, col lockdown i cali di traffico sono stati tra il 30 e il 70%. A questo fenomeno va sommato l'aumento dei noli, perché la minore disponibilità di stiva ha spinto verso l'alto i costi del trasporto. Costi che sono stati per intero pagati dalla merce».

Alitalia oggi ha una flotta

di proprietà?

«No, non la possiede».

Dall'esperienza di questi mesi si può imparare qualche cosa?

«A livello di esperienza personale - ricopro la carica di Country Freight Manager di Ups Supply Chain Solutions - posso dire che abbiamo abbattuto dei tabù: come molti ci siamo trovati a operare da casa, e riuscire a realizzare nuovi contratti interamente da remoto è stato un grande risultato, spe-

cie in un Paese come il nostro, dove l'incontro diretto con le persone è davvero un fattore importante. Per il resto, penso che a livello europeo questa crisi ci faccia ripartire tutti più o meno riallineati, e questa potrebbe essere una grande opportunità per chi saprà evolversi in maniera rapida ed efficiente. Ovvio che in Italia, per cogliere questa prospettiva, sarebbe naturalmente opportuno snellire le procedure burocratiche». —

* RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli scali e i volumi di traffico

Fonte: elaborazione su dati Assaeroporti

AEROPORTO	2018			2019			var.	peso
	merci	posta	totale	merci	posta	totale		
1 Milano Malpensa	558.218	14.557	572.775	544.978	13.504	558.482	-2,5%	50,6%
2 Roma Fiumicino	199.637	6.242	205.879	186.492	8.035	194.527	-5,5%	17,6%
3 Bergamo	123.032	0	123.032	118.964	0	118.964	-3,3%	10,8%
4 Venezia	67.941	88	68.029	63.914	57	63.970	-6,0%	5,8%
5 Bologna	52.616	65	52.681	48.810	23	48.833	-7,3%	4,4%
6 Brescia	7.554	16.214	23.768	8.755	21.940	30.695	29,1%	2,8%
7 Roma Ciampino	18.246	13	18.259	18.408	40	18.448	1,0%	1,7%
8 Pisa	9.769	1.923	11.691	12.945	60	13.005	11,2%	1,2%
9 Napoli	11.753	72	11.644	10.450	1.301	11.750	0,9%	1,1%
10 Taranto Grottaglie	6.838	0	6.838	7.588	0	7.588	11,0%	0,7%
Altri aeroporti	35.700	9.457	45.157	25.453	11.950	37.403	-17,2%	3,4%
TOTALI	1.091.123	48.630	1.139.753	1.046.756	56.908	1.103.664	-3,2%	100%



**SPECIALE
 LOGISTICA
 E SHIPPING**

Migliorelli (Confetra)

«Più infrastrutture e meno burocrazia»

SIMONE GALLOTTI

A desso la logistica ha un'identità ben definita: «L'emergenza ci ha fatto riconoscere come indispensabili: abbiamo saputo fronteggiare l'emergenza, garantendo la circolazione dei beni di prima necessità, il cui fermo avrebbe messo in ginocchio il sistema». Marco Migliorelli, vicepresidente di Confetra, ricorda che uno dei momenti più importanti per la categoria è stato l'invito agli Stati Generali: «Di fronte a un evento imprevedibile per durata ed estensione, le nostre aziende hanno risposto con immediatezza, garantendo la circolazione dei beni essenziali per fronteggiare l'emergenza: ad esempio, ricordo la redistribuzione delle materie prime destinate all'alimentazione umana e ad uso zootecnico, di cui l'Italia è deficitaria per circa il 50% del fabbisogno. Abbiamo sofferto a rimanere aperti, anche se privilegiati rispetto a chi ha dovuto chiudere, perché la nostra è un'attività *labour intensive* che presuppone il mantenimento di livelli organizzativi significativi anche in condizioni di forte

contrazione dei traffici. Inoltre, durante l'emergenza pandemica era viva la preoccupazione di cadere sotto la minaccia dell'infezione con la conseguente interruzione della filiera dei beni di prima necessità. In questa situazione di incertezza globale, i porti hanno perso circa il 30% dei traffici commerciali, il cargo aereo il 70%, l'autotrasporto il 50%, il cargo ferroviario il 40%».

I *logistici* di acqua, mare, strada, ferro e aria hanno dovuto sostenere il peso maggiore nel periodo della pandemia e o a per ripartire però servono degli stimoli. Migliorelli ne indica due: sburocratizzazione e infrastrutture. «È necessario un supporto se si vuole che continuiamo ad essere un driver della crescita: dobbiamo muoverci in un contesto moderno e con una burocrazia rivisitata, più veloce. Così da poter appoggiare in modo efficace le istanze del commercio internazionale, sempre più attento ai tempi e ai costi. La nostra concretezza fa la differenza: a condizione che però dall'altra parte ci sia il necessario supporto di amministrazioni *business friendly*». Ad oggi, comunque, qualcosa è arriva-



MARCO MIGLIORELLI

VICEPRESIDENTE CONFEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI E LOGISTICA

«Dobbiamo muoverci in un contesto moderno, dare risposte efficaci alle istanze del commercio internazionale»

«Bisogna pensare a un ringiovanimento aziendale e delle flotte. I più giovani sono purtroppo anche i più deboli»

to: «Abbiamo ricevuto sostegni di diversa natura: contribuzione a fondo perduto, ristoro per la perdita del fatturato, differimenti fiscali ed amministrativi, il taglio dell'Irap, gli ammortizzatori sociali, pur avendo usufruito poco della cassa integrazione: dovevamo lavorare». Confetra però

da tempo lavora ai due pilastri (più opere e meno burocrazia) per un vero "Rilancio" e ha già presentato complessivamente al governo 20 proposte specifiche di semplificazione dei processi amministrativi. «Bisogna mettere le mani nel marasma burocratico», tuona Migliorelli. Ma è necessa-

rio anche guardare al futuro: «C'è un peso enorme, sempre crescente, che ormai viene dal virtuale e dall'informatizzazione. Dobbiamo trasmettere totalmente verso quegli ambiti e dobbiamo pensare a un ringiovanimento aziendale e delle flotte. I più giovani sono purtroppo anche i più deboli e dobbiamo rafforzare una categoria che non se ne farà niente dei sessantenni tra qualche anno...».

Ecco l'altro pensiero di Confetra: la ridefinizione del profilo del settore logistico, soprattutto in questo momento storico difficile. E poi bisogna far crescere i servizi e aumentare la "gittata" del settore: oggi il 70% di import ed export avviene in un raggio di 3 mila chilometri, dal Maghreb alla Germania. Troppo poco. E poi, per ripartire, bisogna aumentare anche il peso delle aziende: «Le aggregazioni? Beh rispondono di più e meglio a questo mercato che si indirizza maggiormente verso offerte integrate che solo certe dimensioni possono garantire. Dobbiamo creare campioni nazionali della logistica e un tessuto di Pmi italiane strutturate e competitive». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SPECIALE
 LOGISTICA
 E SHIPPING**

Due giorni di stati generali

Autotrasporto, modelli e strategie in campo

SIMONE GALLOTTI

Se l'Italia ha potuto gestire l'approvvigionamento di beni di prima necessità durante il lockdown, è grazie al popolo della logistica: «Questo settore ha garantito la sopravvivenza del Paese e fin dall'inizio dell'emergenza non si è mai fermato nonostante le molteplici difficoltà dal punto di vista sanitario, organizzativo e socio-economico». Marcello Di Caterina, Vice presidente di Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile presieduta da Guido Grimaldi, che riunisce oltre 1.500 aziende associate con 172.000 lavoratori, lancia un messaggio forte e chiaro: «Per il trasporto su strada si deve fare di più, perché ora dopo aver garantito merci e beni necessari all'Italia, dai medicinali ai macchinari passando per i prodotti alimentari, rischiamo che il settore non riesca ad andare avanti. Questo vale anche per le grandi aziende del Paese che non hanno beneficiato di quelle misure

straordinarie previste e stanziate invece dal Governo per le piccole e medie imprese». E così Alis si è dovuta muovere da sola per ottenere un risultato concreto: «Con Abi, l'associazione bancaria italiana, abbiamo firmato un accordo per estendere la moratoria del credito anche alle aziende di grandi dimensioni. Un passo importante a tutela di tutte quelle imprese, molte anche del settore dell'autotrasporto, che superano il limite dei 10 milioni di fatturato previsto dai provvedimenti del governo. Alis è quindi riuscita a fornire una boccata di ossigeno a tutti quegli operatori del trasporto che sono stati - insieme al personale medico e sanitario - i veri eroi di questa emergenza» spiega ancora Di Caterina. Ma non basta: ecco perché Alis ora chiede uno sforzo ulteriore: «È necessaria una decontribuzione degli oneri sociali per tutto il 2020. L'autotrasporto non ha potuto usufruire della cassa integrazione proprio perché non si è fermato nemmeno per un minuto. Con un alleggerimento dei contributi potrem-



Camion in coda per entrare nel porto di Genova

mo dare un aiuto concreto al settore e garantire una ripartenza veloce per l'economia del Paese». Ci sono altri pilastri su cui poggia la "manovra economica" suggerita da Alis: «Avevamo chiesto in modo chiaro che venisse garantito l'abbattimento dei costi fissi

nel comparto stradale, marittimo e ferroviario - aggiunge ancora Di Caterina - Avevamo proposto che il 40% potesse essere dedotto come credito d'imposta dedicato esclusivamente al settore del trasporto e della logistica. Alleggerire anche questo capitolo sarebbe

vitale per il settore. Riteniamo inoltre necessario garantire ulteriori misure a sostegno dell'automotive, settore strategico per l'economia nazionale». Per questo l'associazione ha organizzato per il 16 e 17 luglio a Sorrento l'evento "La due giorni di Alis. La ripresa per un'Italia in movimento", che rappresenteranno veri e propri "Stati generali" della logistica. Due giorni interamente dedicati alle istanze del popolo del trasporto e della logistica. Alis è convinta che il modello più giusto «è in linea con un'economia di mercato operante in regime di libera concorrenza, sia quello spagnolo - spiega Di Caterina - In estrema sintesi, il passeggero o l'autotrasportatore può scegliere liberamente la compagnia marittima che preferisce, senza dover essere vincolato ad un unico operatore. Questa soluzione crea un sistema più efficiente e competitivo. Con le aziende associate, Alis sta continuando a garantire i trasporti con le isole, nonostante ripercussioni economiche pesanti per compagnie e imprese». —

**SPECIALE
 LOGISTICA
 E SHIPPING**

Trasporto via mare

Emergenza autostrade e virus È allarme rosso sulle banchine

ALBERTO GHIARA

Il 2020 si era aperto all'insegna della speranza per i porti liguri, con la prospettiva di una pacificazione nella guerra commerciale fra Cina e Stati Uniti e di una ripresa dell'economia, a livello globale, e di interventi di aggiustamento infrastrutturale, a partire dal nuovo ponte in Valpolcevera, a livello locale. Si attendeva un'inversione di tendenza rispetto ai dati stagnanti del 2019, anno su cui ha pesato ancora l'effetto della catastrofe del Morandi. Invece la pandemia è stato uno choc ulteriore e quando ha cominciato a ridurre i suoi effetti le prospettive di ripresa in Italia sono state seriamente minacciate dal perdurare dell'emergenza infrastrutturale.

«La situazione delle infrastrutture - afferma Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - è disastrosa, perché è mancata negli anni la programmazione degli interventi: è mancato il gestore, ma anche chi doveva controllare la manutenzione». A fronte di un'emergenza che potrebbe vedere cantieri con relativi disagi durare sulle autostrade per i prossimi cinque anni, come ha detto la ministra della Infrastrutture

Paola De Micheli, la proposta di Spediporto per salvare il traffico e l'approvvigionamento delle merci di mezza Italia è di riorganizzare il lavoro logistico e portuale con turnazione anche notturna.

Nel 2019 i porti di Genova e Savona (Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale) hanno perso il 3,2 per cento del traffico rispetto all'anno precedente, scendendo a 68,1 milioni di tonnellate. I container sono rimasti stabili (2,6 milioni di teu, -0,17%). Nel porto della Spezia sono state movimentate 15,9 milioni di tonnellate (+0,6% rispetto al 2018), mentre i container (1,41 milioni di teu) sono calati del 5%. Migliore l'andamento del piccolo porto di Marina di Carrara che, pur essendo in Toscana, rientra nel territorio dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale. Nel 2019 ha raggiunto i 3 milioni di tonnellate movimentate (+20 per cento). I primi dati del 2020 sono catastrofici. Da gennaio a aprile il sistema del mar Ligure occidentale ha visto diminuire i volumi del 12,1 per cento, da 22,9 a 20,1 milioni di tonnellate. I container sono scesi da 871 a 856 mila, nonostante al com-

puto si sia aggiunto anche il nuovo terminal Apm di Vado Ligure. Aprile è stato il primo mese «totalmente incluso nel lockdown delle attività produttive non strategiche» decise dal governo italiano, come spiega l'Authority. Il tonnellaggio è crollato del 31,2% rispetto ad aprile 2019, i container del 15,8%. Il traffico passeggeri è stato completamente azzerato (-98,4%). Nei primi cinque mesi dell'anno, da gennaio a maggio, il traffico alla Spezia è calato del 21,3% a 5,5 milioni di tonnellate e i container del 20,8% a 471 mila teu. A Marina di Carrara il tonnellaggio è sceso del 22,1% a 1,1 milioni di tonnellate. Appena il lockdown si è allentato, però, il traffico stradale è crollato. «L'industria italiana - afferma Botta - deve modificare le proprie consuetudini logistiche. Dobbiamo lavorare h24 a partire dalla fabbrica e cambiare modello organizzativo, facendo circolare il traffico pesante anche di notte per evitare che incroci quello urbano. Altrimenti continueremo a vedere quanto accaduto sulle autostrade in questi giorni anche nei prossimi mesi e anni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MAGGIO NERO PER I TRAFFICI

Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive, gli effetti del virus a maggio si sono fatti sentire sui porti di Genova, Savona e Vado come nel mese di aprile. Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. I container registrano una perdita del 26%, molto più marcata rispetto al dato di aprile (-12,9%).



ISPEZIONI AGILI A GENOVA

Il porto di Genova ha inaugurato un nuovo Posto di ispezione frontaliere (Pif), realizzato dal terminal Sech. I Pif sono uffici periferici del ministero della Salute autorizzati dall'Ue per i controlli veterinari su animali e prodotti di origine animale, provenienti da Paesi terzi. L'edificio è strutturato in due zone separate, per i controlli sui prodotti destinati al consumo umano e non.



SCIOPERO IL 24 LUGLIO

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno proclamato per il prossimo 24 luglio uno sciopero nazionale di 24 ore dei lavoratori dei porti, dei lavoratori marittimi e dei servizi di rimorchio portuale, protesta indetta - hanno spiegato i sindacati - perché «si sta verificando uno scontro importante tra interessi divergenti tra le parti che rischia di scaricarsi sulla sicurezza».



Moretto (Fedespediti)

«Per sostenere la ferrovia servono semplificazioni e incentivi alle imprese»

«**G**li spedizionieri hanno mostrato ancora una volta la caratteristica che li contraddistingue: la resilienza - spiega Silvia Moretto, presidente di Fedespediti -. Con lo smart working, abbiamo continuato a fornire i nostri servizi da remoto. Ma è importante fare altri passi avanti: snellimento delle procedure e digitalizzazione devono essere alla base della ripresa. Autorità preposte ai controlli e settore pubblico devono seguirci su questo».

Sin qui le misure del governo vi soddisfano?

«I decreti Cura Italia e Rilancio riconoscono la centralità della logistica, prevedendo misure per le imprese più piccole. Ora servono correttivi e altri interventi da attuare velocemente per scongiurare

il rischio default di molte imprese. Misura fondamentale è il taglio del cuneo fiscale: siamo un settore labour intensive, il costo del lavoro pesa sui nostri bilanci, stressati dalla contrazione importante dei volumi (fino al 70%) ma a costi operativi invariati. Il prossimo di Semplificazioni è focalizzato su un tema cruciale, l'abbattimento degli oneri burocratici. Con Confetra abbiamo presen-

tato un *dossier* con molte proposte a costo zero che impattano positivamente sulla fluidità della filiera. Alcune riguardanti in particolare gli spedizionieri sono già approvate dal Cnel e incardinate alle commissioni parlamentari».

Come si è modificata in questi mesi la catena logistica italiana?

«È presto per valutare gli effetti di questa crisi, ma è chiaro che una contrazione degli scambi commerciali globali potrebbe ac-

corciare le filiere. L'impatto sul trasporto merci della crisi si è fatto sentire, la ripresa non pare andare veloce come si sperava. Il cargo aereo è completamente stravolto: i prezzi sono cresciuti con lead time lunghi. Prezzo altissimo anche per il trasporto marittimo: emblematico il fenomeno dei blank sailing. Dopo una stabilizzazione a maggio, le cancellazioni continuano. Dinamiche pesano sulle relazioni con la clientela: è sempre più complesso garantire servizi rapidi e convenienti. Molte aziende stanno facendo valutazioni strategiche sul sourcing».

FerCargo segnala un calo del 30-35% del traffico ferroviario merci tra marzo e aprile. Non si diceva che il lockdown avrebbe favorito questa modalità?

«Direi che il lockdown ha reso

conveniente il trasporto su gomma, una volta superate le difficoltà

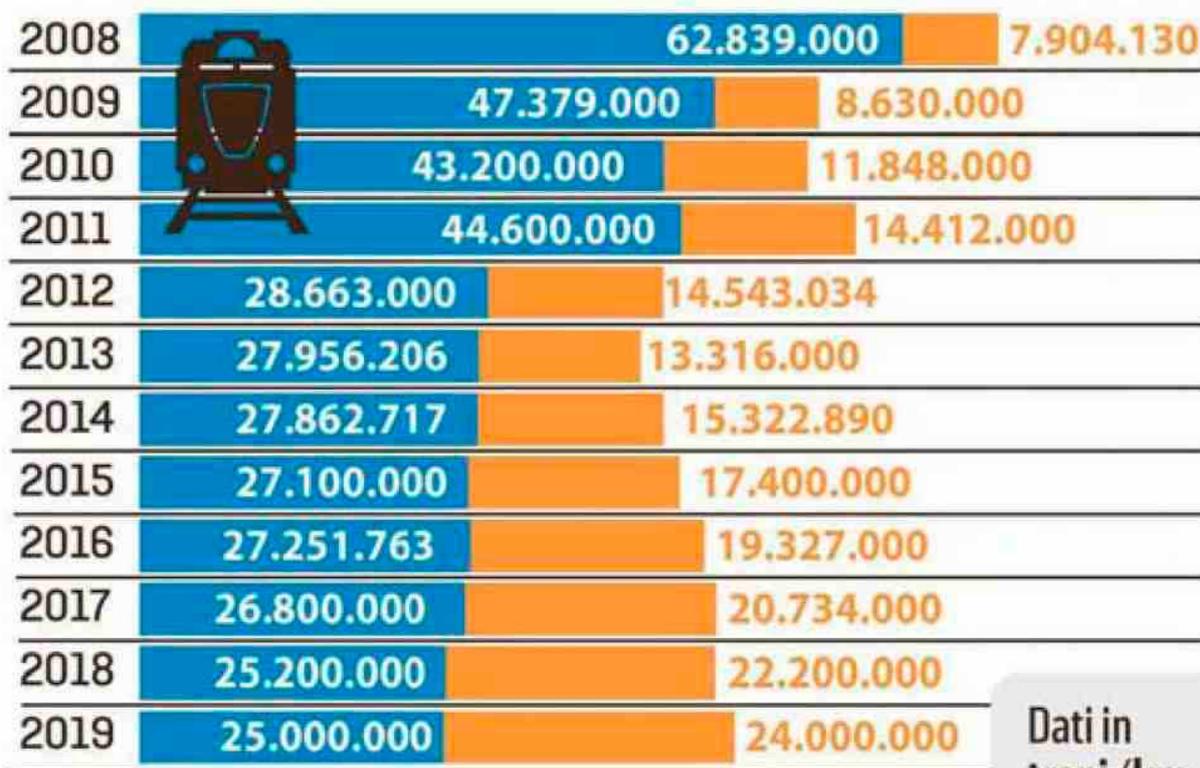
con alcuni Paesi come l'Austria: strade libere, assenza di divieti, maggiore flessibilità per gli autisti. Su gomma viaggia l'80% della merce entro i confini nazionali».

Cosa servirebbe al trasporto ferroviario?

«Incentivi, perché di per sé è una modalità meno conveniente. Si può agire su due direttrici: più incentivi per potenziare una modalità che ha indubbi vantag-

gi in termini di sicurezza e impatto ambientale, e agire sulla rete ferroviaria per renderla più funzionale. La nostra rete, ad esclusione di qualche tratta dal Nord Italia verso l'Europa, non è all'altezza perché si possa parlare di un effettivo shift verso la ferrovia. E poi, semplificare processi e oneri burocratici: l'adozione della lettera di vettura per il cargo ferroviario è un esempio concreto». **A. QUA.** —

Volumi di traffico ■ Fs Mercitalia ■ Operatori privati



Dati in
treni/km

