confetra
Dal 1946

RASSEGNA STAMPA

Giugno 2021

TORINO

confetra Dal 1946

Data 02/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

In Piemonte centomila lavoratori vaccinati in azienda, si parte domani

LINK: https://torino.repubblica.it/cronaca/2021/06/02/news/in_piemonte_centomila_lavoratori_vaccinati_in_azienda_si_parte_domani-303843587/

In Piemonte centomila lavoratori vaccinati in azienda, si parte domani di Paolo Viotti (reuters) Da Amazon a Zegna, oltre settecento le imprese dove saranno somministrate le dosi 02 Giugno 2021 1 minuti di lettura Sono oltre 100 mila i lavoratori che riceveranno il vaccino anti Covid nelle aziende piemontesi "nella prima fase" della campagna, che sarà avviata domani, giovedì 3 giugno. Sono oltre 700, su più di 1200 candidature, le aziende risultate idonee a ospitare punti vaccinali. L'obiettivo è di somministrare fino a cinquemila dosi al giorno. Obiettivo 5mila dosi al giorno "Ringraziamo tutte le aziende per aver risposto numerose e per essersi rese disponibili a vaccinare non solo i loro dipendenti - dice il presidente della Regione Alberto Cirio - Il nostro tessuto produttivo ha compreso che questa azione aiuterà il Piemonte ad alleggerire la pressione sul sistema sanitario e sugli ospedali, restituendo loro al più presto lo spazio necessario per concentrarsi completamente sulla cura dei cittadini. Con la vaccinazione nelle aziende aggiungiamo un ulteriore tassello nella campagna vaccinale che procede secondo le indicazioni ricevute e che ha già ampiamente superato 2,5 milioni di dosi somministrate". L'hub della Lavazza: ora sarà usato anche per vaccinare i dipendenti (ansa) Si parte in 4 province Le prime aziende a partire il 3 giugno saranno le Confindustrie delle province di Alessandria, Asti, Cuneo e Torino, unitamente all'Api - l'associazione delle piccole e medie imprese di Torino che ha aperto un hub in collaborazione con la Croce Rossa italiana, destinato a vaccinare personale delle Pmi e aperto anche alle imprese e cooperative di altre associazioni: hanno già aderito Confcooperative, Confetra Piemonte, Casa artigiani Torino - e a Confartigianato Cuneo. Le prime aziende Nello stesso giorno via alle vaccinazioni anche per dipendenti e loro familiari di UnipolSai a Torino, Gruppo Zegna a Sandigliano, nel Biellese e a San Pietro Mosezzo nel Novarese, Gruppo Merlo a Cervasca, alle porte di Cuneo e Amazon a Brandizzo e Torrazza Piemonte. Al via le vaccinazioni per i dipendenti anche negli hub di Reale Mutua, Lavazza, BasicNet e della Fondazione Compagnia di San Paolo, che da settimane stanno già vaccinando la popolazione generale a supporto del sistema sanitario. Le dosi fornite dalla Regione La fornitura dei vaccini e dei dispositivi per la loro somministrazione saranno a cura della Regione tramite le Asl, mentre della realizzazione dei punti vaccinali nei luoghi di lavoro e dei relativi oneri si faranno a carico le aziende aderenti. Verrà inoltre messa a disposizione dal Csi la piattaforma "Sirva-Light"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

tuttoTrasporti

75° confetra Dal 1946

Data 02/06/21

Pagina 70

Foglio 1/5

di Michele Latorre

PUNTO DI SVOLTA

L'Almanacco di Confetra illustra l'andamento dei traffici nel 2020, un anno che bene o male sarà uno spartiacque. Il trasporto flette, ma mostra comunque un'elevata resistenza, seppur non omogenea nelle varie modalità

Il 2020 è stato un anno denso di avvenimenti per il trasporto e la logistica a livello mondiale. E sarà considerato in futuro come un punto di svolta. Al centro degli eventi c'è ovviamente la pandemia, che non solo ha creato fenomeni propri, ma ha pure amplificato alcune tendenze in atto da prima. Il crollo della produzione ha ridotto i viaggi delle portacontainer e la paralisi dei voli passeggeri ha abbattuto la stiva belly (lo spazio del vano bagagli riservato alle merci). Ma quando la domanda di trasporto è ripresa, l'offerta è rimasta scarsa, così si sono impennati i noli del trasporto marittimo e aereo. Invece tra i fenomeni "accelerati" c'è il commercio elettronico, che sta trasformando il trasporto espresso e la distribuzione nell'ultimo miglio. Ciò s'interseca con eventi geopolitici destabilizzanti, come le tensioni tra Stati Uniti e Cina o l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea. Ecco come l'Almanacco della Logistica, il repertorio statistico annuale di Confetra giunto alla seconda edizione, inquadra quest'anno straordinario.

EFFETTI ASIMMETRICI

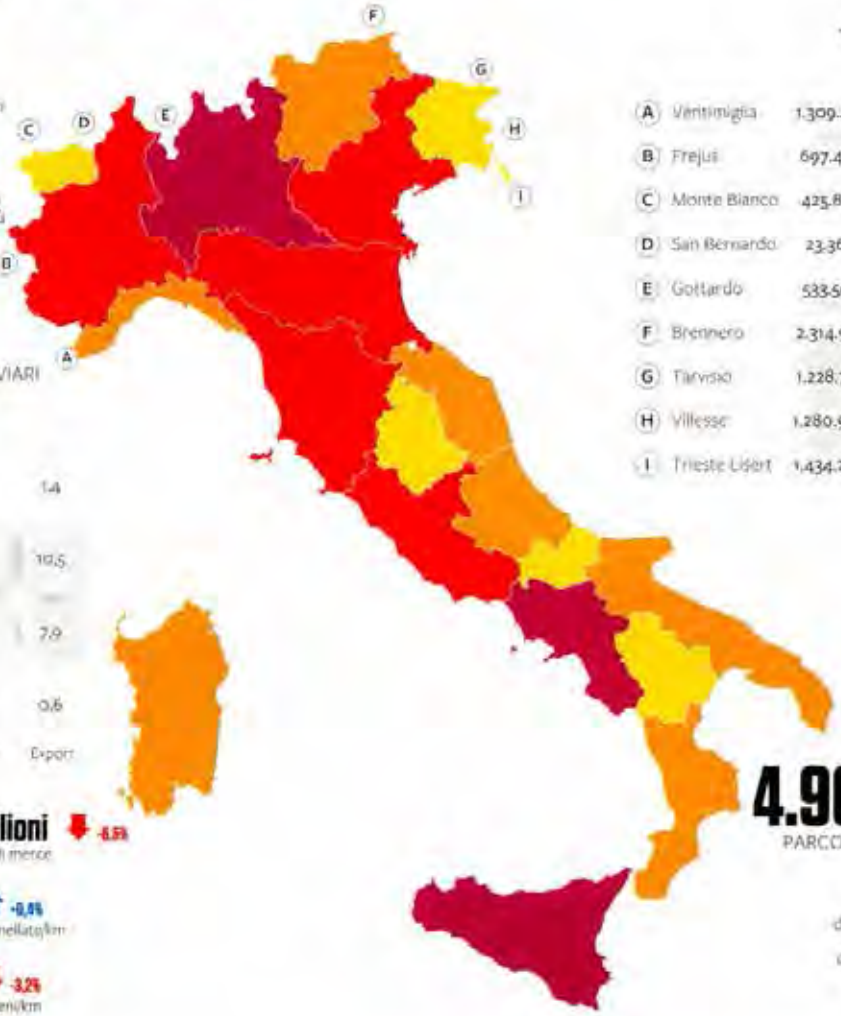
Gli effetti della pandemia non sono identici sui diversi elementi della *supply chain*, in un contesto di contrazione delle importazioni (-12,8%) e delle esportazioni (-9,7%). Considerando l'intero comparto, il censimento di Confetra mostra che nel 2020 erano attive in Italia 110.826 imprese del trasporto e della logistica, con una diminuzione per ora limitata rispetto all'anno precedente (-1,1%). Ancora minore appare la riduzione degli addetti, che è dello 0,2%, raggiungendo il valore di 968.102. Ciò conferma la tenuta del settore, dove la maggior parte delle imprese svolge autotrasporto (78.075 unità con 417.918 addetti). Seguono il magazzinaggio e supporto ai trasporti, con 25.503

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

tuttoTrasporti
75° confetra Dal 1946
Data 02/06/21
Pagina 71
Foglio 2/5

L'ITALIA A COLORI DEI CAMION

Siamo abituati alle regioni in tinte diverse. Ma qui il virus non centra: dal chiaro allo scuro la densità dei camion circolanti. A destra, i transiti stradali ai diversi valichi. E qui sotto, quelli ferroviari. Più in basso il flusso merci sui treni.



TRANSITI STRADALI NEI VALICHI

A	Ventimiglia	1.309.433	-6,1%
B	Frejus	697.448	-7,6%
C	Monte Bianco	425.874	-10,8%
D	San Bernardo	23.360	-21,9%
E	Gottardo	533.503	-16,6%
F	Brennero	2.314.937	-5,7%
G	Tarvisio	1.228.734	+2,7%
H	Villesse	1.280.900	-0,2%
I	Trieste Lisert	1.434.200	-10,6%

TRANSITI FERROVIARI NEI VALICHI
Milioni di tonnellate

	Import	Export
Francia	2,0	1,4
Svizzera	13,4	10,5
Austria	13,2	7,9
Slovenia	4,7	0,6

92,1 milioni tonnellate di merce -6,5%

19,3 miliardi tonnellate/km -0,4%

47,4 milioni di treni/km -3,2%

4.902.463
PARCO CIRCOLANTE 2019

- oltre 400 mila
- da 300 a 400 mila
- da 100 a 300 mila
- fino a 100 mila

imprese e 401.715 addetti, i servizi postali e corrieri (4.146 imprese e 135.042 addetti), il trasporto marittimo (1.044 imprese e 11.666 addetti) e il trasporto aereo (38 imprese e 1.761 addetti).

NEL DETTAGLIO DEI MODI

Entrando nelle singole modalità di trasporto, spicca la diminuzione del traffico pesante sulla rete autostradale dell'11,1%. Purtroppo non ci sono elementi per valutare la percorrenza dei veicoli industriali nelle medie e brevi distanze sulla viabilità ordinaria, così non sappiamo se il calo dei movimenti di linea sia stato compensato da un aumento di quelli regionali o urbani (com'è lecito aspettarsi dall'espansione dell'e-commerce). Quanto ai transiti nei valichi alpini, oltre alla pandemia ci sono le limitazioni dei Paesi confinanti, con l'Austria in primo piano. Guarda caso il Paese con il maggior scambio di veicoli industriali: nel 2020 si sono registrati 2.314.937 transiti al Brennero (-5,7%) e 1.228.734 a Tarvisio (+2,7%). Restando nel Nord-Est, lo scambio con la Slovenia è rimasto pressoché inalterato a Villesse (1.280.900 transiti con riduzione dello 0,2%), mentre è calato a doppia cifra a Trieste Lisert (-10,6% con 1.434.200 transiti). Un forte calo si

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

tuttoTrasporti

75° confetra Dal 1946

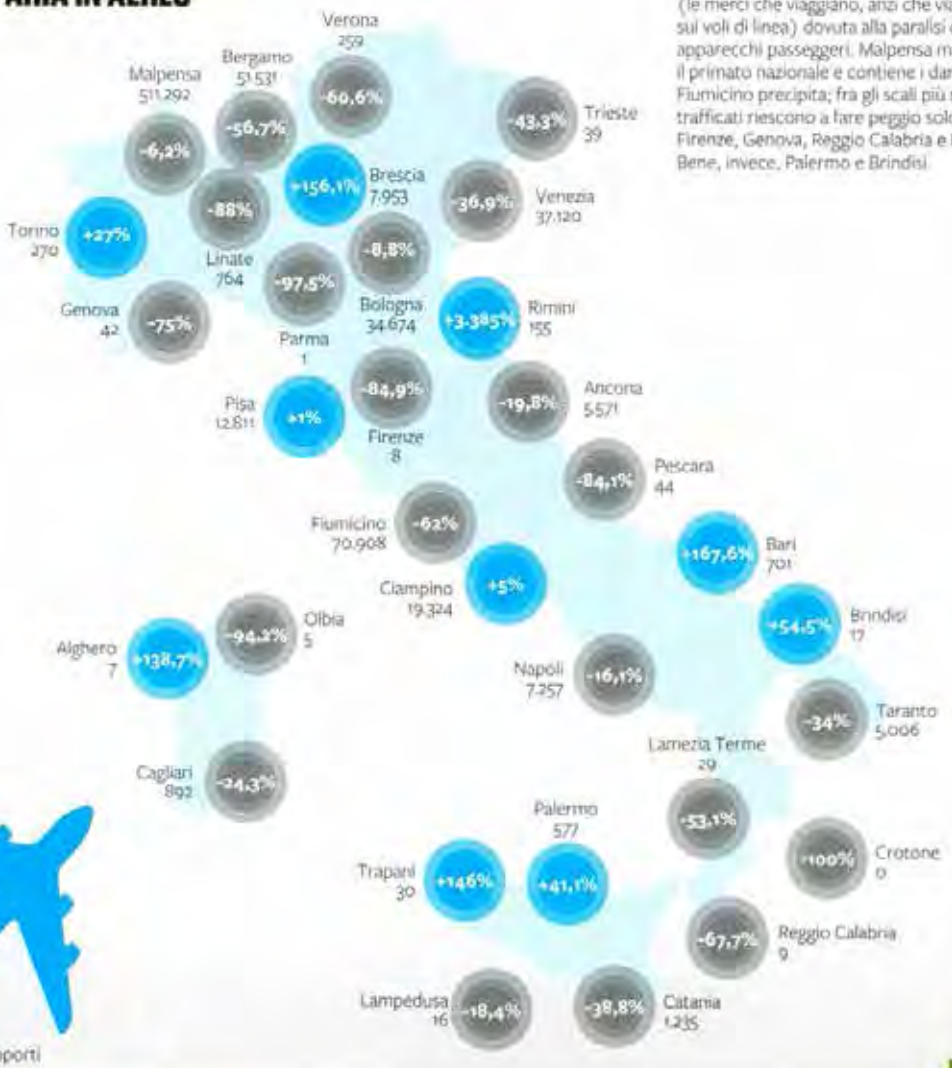
Data 02/06/21

Pagina 72

Foglio 3/5

VUOTI D'ARIA IN AEREO

L'aereo è la modalità che mostra la maggiore contrazione, a causa del crollo della stiva belly (le merci che viaggiano, anzi che viaggiavano sui voli di linea) dovuta alla paralisi degli apparecchi passeggeri. Malpensa mantiene il primato nazionale e contiene i danni, ma Fiumicino precipita; fra gli scali più noti e trafficati riescono a fare peggio solo Linate, Firenze, Genova, Reggio Calabria e Pescara. Bene, invece, Palermo e Brindisi.



Fonte: Assaeroporti

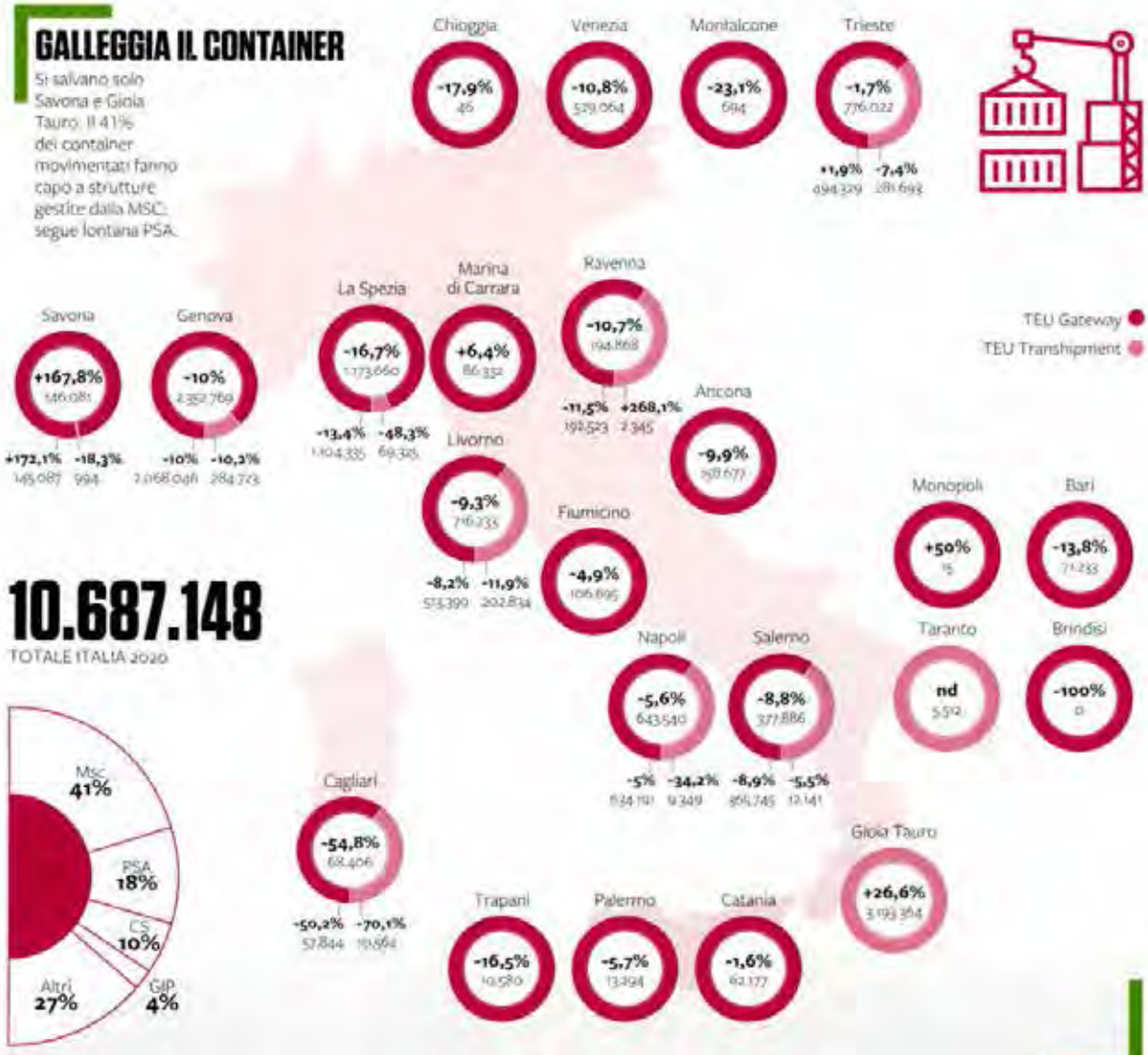
Vola l'espresso
L'impennata del commercio elettronico causata dalla pandemia ha favorito tutte le componenti del trasporto aereo delle merci e l'espresso è servito anche a trasportare materiale sanitario indispensabile per affrontare il coronavirus.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

tuttoTrasporti
confetra 75° Dal 1946
Data 02/06/21
Pagina 73
Foglio 4/5

GALLEGGIA IL CONTAINER

Si salvano solo Savona e Gioia Tauro. Il 41% dei container movimentati fanno capo a strutture gestite dalla MSC: segue lontana PSA.



registra con la Svizzera, dove al Gottardo sono passati 533.503 veicoli pesanti (-16,6%), cui si aggiungono i 23.360 del Gran San Bernardo (-21,9%). In rosso anche i tre passaggi per la Francia: il principale, quello di Ventimiglia, è calato del 6,1% (con 1.309.433 transiti), il Frejus del 7,6% (697.448) e il Monte Bianco del 10,8% (425.874). Complessivamente il traffico transalpino è diminuito del 6%.

UN PO' MEGLIO PER MARE

Nel trasporto marittimo il dato più indicativo è quello dei container: nel 2020 i porti italiani hanno movimentato 10.687.148 teu, mostrando una modesta riduzione rispetto all'anno precedente, pari allo 0,9%. Però approfondendo l'analisi emergono notevoli differenze. La prima è tra il traffico di transhipment, che è aumentato del 14% raggiungendo i 4.072.842 teu, e il gateway, che invece è diminuito dell'8,3%, toccando i 6.614.306 teu. Nel primo caso domina Gioia Tauro, che ha vissuto una notevole ripresa raggiungendo i 3.193.354 teu (+26,6%). Nel gateway Genova resta al vertice con 2.068.046 teu, perdendo però il 10% rispetto al 2019. Lo scalo ligure ha perso anche nel traffico gateway, sceso del 10,2% a 284.723 teu. La Spezia resta al secondo posto nel gateway con 1.104.335 teu, perdendo il 13,4%. Si dice che la ferrovia sia la modalità che ha tenuto meglio durante la pandemia, ma ha comunque subito una contrazione, seppure non omogenea nei diversi indicatori.

DALLE NAVI AI TRENI

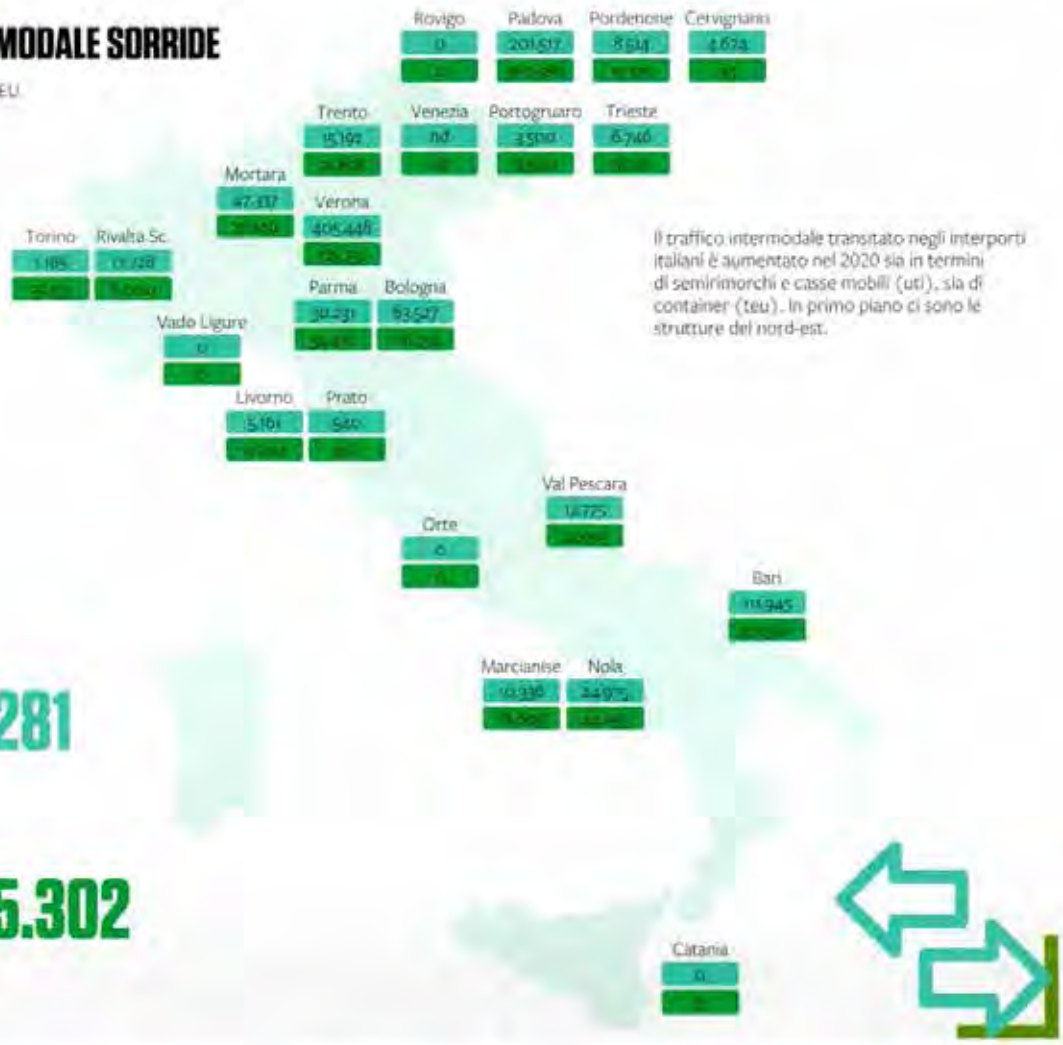
Le tonnellate trasportate in Italia sono diminuite del 6,5% (92,1 milioni) e i treni-chilometri sono calati del 3,2% (47,4 milioni), però il traffico in termini di tonnellate-chilometri è aumentato dello 0,4% (19,3 miliardi). Le principali zone di origine e destinazione delle merci su rotaia sono la Lombardia e il Veneto, mentre il centro-sud mostra ancora ampie zone con scarso traffico. L'internazionale è ca-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

tuttoTrasporti
confetra 75° Dal 1946
Data 02/06/21
Pagina 74
Foglio 5/5

L'INTERMODALE SORRIDE

UTI TEU



Il traffico intermodale transitato negli interporti italiani è aumentato nel 2020 sia in termini di semirimorchi e casse mobili (uti), sia di container (teu). In primo piano ci sono le strutture del nord-est.

+7,0%
971.281
UTI

+8,5%
1.745.302
TEU

Strada-mare
Nel 2020 il traffico ro-ro ha perso, in termini di volumi, il 7,2% sommando in tutti i porti italiani 105 milioni di tonnellate di merci movimentate.

lato in sincronia con quello nazionale (-6,8%) e in questo caso la direttrice principale è la Svizzera (23,8 milioni di tonnellate), seguita dall'Austria (20,1 milioni), dalla Slovenia (5,3 milioni) e dalla Francia (3,4 milioni). Nell'intermodalità hanno resistito bene gli interporti che, a fronte della diminuzione del 4,8% del numero dei treni, hanno visto un aumento del 7% del traffico di unità intermodali (971.281 uti) e dell'8,5% dei container (1.745.302 teu). Il comparto che ha subito il maggior calo è l'aereo, come abbiamo detto penalizzato dal crollo della stiva belly.

AEROPORTI IN ALTALENA

Gli aeroporti italiani hanno subito nel 2020 un calo di quasi un quarto (-24,4%) delle tonnellate movimentate. Situazione che cambia secondo gli scali. Malpensa si conferma il principale hub delle merci, con 511.292 tonnellate, e ha contenuto le perdite al 6,2%. Al secondo posto Fiumicino, che però ha perso il 62% dei volumi, affondando a 70.908 tonnellate. Anche il terzo scalo italiano, Orio al Serio (BG), ha subito una forte emorragia: con -56,7% è sceso a 51.531 tonnellate, a causa pure del trasferimento del trasporto espresso a Malpensa con l'apertura del nuovo hub di FedEx.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il direttore generale di Confetra, Ivano Russo, intervistato da TGR RegionEuropa su Logistica e PNRR

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Forum FerCargo: martedì 22 giugno, il webinar "Venti anni di liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci: risultati e prospettive"

Author : com

Date : 8 Giugno 2021

(FERPRESS) - Roma, 8 GIU - Martedì 22 giugno, dalle ore 15.00, il Forum FerCargo organizza il webinar "Venti anni di liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci: risultati e prospettive", durante il quale si discuteranno gli impatti delle politiche di liberalizzazione sul comparto del merci ferroviario in Europa e in Italia.

L'iniziativa, inserita nel programma degli eventi dell'Anno europeo delle ferrovie, intende evidenziare come le politiche di liberalizzazione possano dare impulso all'integrazione del mercato europeo nell'ambito del quale le ferrovie rappresentano un elemento vitale, nell'ottica di una mobilità sostenibile.

Il webinar, rivolto a tutti gli operatori della logistica ferroviaria, sarà moderato dal Prof. Andrea Giuricin e vedrà la partecipazione dei principali interlocutori istituzionali del settore: sono stati invitati il Prof. Enrico Giovannini - Ministro dei trasporti e della mobilità sostenibili; l'Ing. Domenico De Bartolomeo – Direttore Agenzia nazionale sicurezza ferrovie e infrastrutture stradali e autostradali; l'Ing. Pier Luigi Giovanni Navone – Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSFISA); il Dott. Nicola Zaccheo - Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti; il Dott. Maurizio Castelletti - Direttore spazio ferroviario unico europeo, DG MOVE; il Dott. Enrico Pujia - Direttore Generale Infrastrutture e Trasporto Ferroviario (MIMS); la Dott.ssa Vera Fiorani - Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana. Prenderanno parte al dibattito anche alcuni parlamentari italiani che svolgono attività di interesse per il settore.

L'evento sarà trasmesso in modalità streaming sul sito web dell'Associazione e sui canali social.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ilFRIULI.it

75° confetra Dal 1946

Data 08/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

'Inserire Trieste tra le aree extradoganali Ue'

LINK: https://www.ilfriuli.it/articolo/politica/-inserire-trieste-tra-le-aree-extradoganali-ue-/3/243684

'Inserire Trieste tra le aree extradoganali Ue' Rojc (Pd): "Il reshoring sarebbe un'operazione di grande valore economico ma anche di prestigio" 08 giugno 2021 "Sul riconoscimento giuridico dell'extradoganalità territoriale del Porto Franco internazionale di Trieste c'è in questo momento una comunione d'intenti che va assolutamente sostenuta. Ringrazio il collega Nannicini che ha promosso questa iniziativa, che può essere importante non solo per Trieste ma avere prospettive molto più ampie". Lo ha detto la senatrice Tatjana Rojc (Pd) intervenendo oggi a Roma alla Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato, nel corso delle audizioni del presidente di Confetra Fvg Stefano Visintin, del presidente del Consiglio regionale Fvg Giorgio Zanin e del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare adriatico orientale Zeno D'Agostino, dedicate alla proposta di inserimento del Porto franco internazionale di Trieste nella lista delle aree extradoganali dell'Unione Europea. "Il reshoring sarebbe una operazione di grande valore economico ma anche di prestigio per un porto a forte vocazione internazionale - ha aggiunto Rojc - con un bacino di utenza che si stende su tutta l'area dell'Europa centrale, dall'area danubiana alla Germania. E' arrivato il momento di unire le forze e convincere il Governo a notificare all'Europa lo status del porto di Trieste: è un vantaggio competitivo per il Paese che in Italia non toglie nulla a nessuno".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PICCOLO
Giornale di Trieste

confetra
Dal 1946

Data 08/06/21
Pagina 2
Foglio 1/1

Le strategie per il rilancio economico in Friuli Venezia Giulia

Export del vino in Cina Patuanelli sposa il piano del terminal triestino

Il ministro dell'Agricoltura assicura i fondi del Recovery per creare a FreeEste spazi dedicati ai traffici verso il Far East. Progetto pronto a decollare nel 2022

Diego D'Amelio / TRIESTE

Il vino come apripista dell'esportazione dell'enogastronomia italiana nel Far East attraverso il porto di Trieste. Ieri il ministro delle Politiche agricole Stefano Patuanelli ha visitato i capannoni di FreeEste a Bagnoli della Rosandra, rilanciando il progetto dell'export in Cina, arrestatosi a causa della pandemia, dopo essere stato l'unico fra quelli contenuti nel memorandum d'intesa con Ccecad andare oltre la teoria.

Il quadro è cambiato e l'intesa con Pechino è stata messa da parte dopo la scomunica americana e il riallineamento del secondo governo Conte, ma è rimasta l'idea di servirsi del porto come trampolino per l'eccellenza del food verso mercati di grandi dimensioni, con un ceto medio in ascesa e orientato a consumi di qualità. In mezzo c'è stata l'emergenza Covid, ma il ritorno alla normalità richiede di riallacciare i fili interrotti. «I rapporti col FarEast – dice Patuanelli nel corso del sopralluogo negli spazi ex Wärtsilä – sono fondamentali per il nostro paese», ma serve «un'organizzazione di filiera di distribuzione che funzioni».

Il terminal FreeEste è collocato in regime di punto franco, con i suoi 240 mila metri quadrati di estensione, di cui 76 mila al coperto. È qui che l'Interporto di Trieste e l'Autorità portuale progettano uno spazio refrigerato che possa conservare bottiglie e contenitori in attesa della partenza per l'Asia. Si tratta di mettere a frutto le potenzialità del terminal intermodale, offrendosi come punto di riferimento per la logistica dell'agroalimentare del Nordest.

La strategia coinvolge anche Fondazione Agrifood e Bioeconomy Cluster Fvg, che stanno conducendo lo studio della piattaforma specializzata all'esportazione di vino. La Fondazione nasce dal cluster dell'agroalimentare regionale e ne fanno parte dieci banche di credito cooperativo e Civibank, disposte a finanziare l'avvio del piano. L'idea è mettere in rete i piccoli produttori, che oggi si muovono in ordine sparso e che sono bisognosi di fare massa critica per garantirsi ricavi interessanti grazie a soggetti che curino tutto il processo, dall'acquisto al trasporto fino alla vendita oltreoceano. Australia e Francia lo fanno da anni: le cantine dei due paesi coprono rispettivamente il 40% e il 30% del consumo cinese, contro l'8% italiano.

Proprio per questo, Patuanelli ha parlato di «progetto logistico importantissimo, che parte dal settore vitivinicolo ma potrà aprirsi ad altri mercati. Questa iniziativa si può inserire a pieno nel grande progetto per la logistica integrata dell'Agrifood che abbiamo sviluppato nel Pnrr. Questo progetto è certamente eleggibile per le risorse del piano nazionale e nelle prossime settimane faremo gli approfondimenti del caso». Potrebbero insomma arrivare ulteriori fondi Pnrr, dopo la conferma dei 400 milioni collocati nel Fondo complementare per lo sviluppo del porto.

Il progetto non è più quello contenuto nel memorandum con la Cina, confermato da un secondo accordo sottoscritto a Shanghai dal ministro degli Esteri Luigi Di Maio. Il clima geopolitico è cambiato, ma restano i contatti avviati con le cantine locali e le conoscenze acquisite sul sistema commerciale cinese e sui terminal portuali più interessanti per l'export. Ora si attende il via della Regione, ma l'auspicio è di cominciare a esportare nel 2022: il magazzino refrigerato si può costruire in quattro mesi.

Per il presidente dell'Autorità Zeno D'Agostino, «l'incontro con Patuanelli è un segnale importante di attenzione verso il porto e le infrastrutture retroportuali. Si tratta di un primo passo con cui intendiamo dare slancio e integrare le filiere produttive regionali con le attività che fanno capo al sistema logistico portuale di Trieste». Paolo Privileggio, presidente e ad dell'Interporto, evidenzia che «il terminal di FreeEste sarà definitivamente ultimato all'inizio del 2022», quando avverrà il collegamento ferroviario con la stazione di Aquilinia. Ad agosto saranno concluse le opere di costruzione dei piazzali e l'ammodernamento dei magazzini. Come riconosce Privileggio, tuttavia, «l'investimento sarà completo solo all'arrivo

La strategia punta a unire le cantine regionali e del Nordest facendo massa critica per affrontare la sfida del mercato globale

Nei capannoni un tempo di Wärtsilä nascerà un'area refrigerata da dedicare alle eccellenze dell'enogastronomia

L'iniziativa è fuori dal memorandum con Pechino ormai accantonato ma sfrutterà i contatti creati prima del Covid

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Confetra compie 75 anni con la Repubblica

By Morena Pivetti

Confetra compie 75 anni, come la Repubblica. Non capita tutti i giorni di trovare riuniti in un sol colpo **sei ex ministri dei Trasporti, della Navigazione e delle Infrastrutture di governi** di diverso colore politico, ministri che hanno fatto la storia – e la cronaca – degli ultimi 25 anni alla guida di un ministero strategico per la vita dei cittadini e delle imprese. Che ha più volte cambiato nome, struttura e composizione, l'ultima pochi mesi fa, diventando Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a segnare l'epoca della transizione ecologica.

Claudio Burlando, Tiziano Treu, Pierluigi Bersani, Maurizio Lupi, Graziano Delrio e Paola De Micheli sono stati invitati a ritrovarsi virtualmente – come ci ha abituato la pandemia – attorno allo stesso tavolo da **Confetra, la Confederazione generale italiana del trasporto e della logistica** che siede al Cnel forte delle sue 23 federazioni nazionali di categoria, 90mila imprese, 1,5 milioni di addetti – in assoluto il più numeroso contratto di lavoro italiano – in un settore che nel 2020 ha fatturato 80 miliardi di euro, pari al 9% del Pil.

L'occasione erano i festeggiamenti per il 75° compleanno di Confetra con eventi che si susseguiranno per l'intero 2020, tra cui una mostra fotografica e un libro per raccoglierne la storia, strettamente intrecciata alle vicende economiche della Repubblica di cui è stata co-protagonista, come prevede la Costituzione italiana, l'unica che all'articolo 99 riconosce la funzione dei corpi intermedi. Della Repubblica la Confederazione ha gli stessi anni più qualche settimana: la sua nascita data al 13 aprile del 1946, quando fu ufficialmente aperta la sede di Roma, primo presidente l'irpino Bonifacio D'Amore.

Insieme ai ministri a condividere ricordi e auguri c'erano i Past President della Confederazione, Giuseppe Smeriglio, Pietro Vavassori, Ferdinando Albini, Fausto Forti e Nereo Marcucci e l'attuale, Guido Nicolini. L'incontro non è stato solo un Amarcord, l'opportunità di riveder persone con cui si è condiviso un tratto di strada, e non voleva esserlo: l'eccezionalità del tempo presente, che il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, nel discorso ufficiale per le celebrazioni del 2 giugno ha paragonato ai giorni della ricostruzione dopo la guerra, ha indotto inevitabilmente a guardare senza reticenze ai freni e agli ostacoli che da decenni zavorrano l'Italia e alla possibilità di ripartenza offerta dagli oltre 200 miliardi e dalle riforme del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Tutti convinti che "ora o mai più".

Molto citate sono state le riforme e i Piani nazionali dei Trasporti e della Logistica che hanno segnato l'ultimo quarto di secolo e interessato i diversi comparti, dai porti agli aeroporti, dal trasporto pubblico locale all'autotrasporto e all'Alta Velocità ferroviaria – Burlando, Treu, Bersani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

– e le varie leggi sulle Infrastrutture e sblocca cantieri – Lupi – fino alle strategie implementate dagli ultimi due ministri, Connettere l'Italia per Delrio e Italia Veloce per De Micheli. Insieme al salvataggio e al rilancio di Ferrovie dello Stato e alle vicende tuttora irrisolte o in itinere come Alitalia e Autostrade, dove la marcia indietro dal 1996 è stata totale, dalla privatizzazione alla ripubblicizzazione tramite Cassa Depositi e Prestiti.

Oltre ai successi pieni, per esempio la concorrenza nell'Alta velocità ferroviaria voluta da Pierluigi Bersani o le Autostrade del Mare ispirate da Carlo Azeglio Ciampi, si sono riconosciuti anche i successi a metà, come la semplificazione delle procedure per spedizionieri e logistici, e i successi mancati, l'innovativa riforma Burlando del trasporto pubblico locale, il Dlgs del 1997 che prevedeva le gare per l'assegnazione dei servizi nelle città e una copertura al 35% con i ricavi da traffico dei costi e che non è stata attuata. O l'incapacità di velocizzare i cantieri delle opere infrastrutturali, nonostante le varie Legge Obiettivo, Sblocca-cantieri e Riforma del Codice degli appalti, come ha riconosciuto Maurizio Lupi: "Siamo nelle stesse condizioni del 2014-2015, per un'opera pubblica del valore di 100 milioni di euro si impiegano 15 anni e 7 mesi, di cui l'80% va in autorizzazioni e procedure varie".

Come un fallimento, secondo Confetra, è stata l'incapacità di affiancare alle riforme strutturali per modernizzare il settore, la costruzione di campioni nazionali dei trasporti e della logistica capaci di competere con i colossi tedeschi, francesi, olandesi e danesi nel cargo aereo e ferroviario, nel marittimo, nei corrieri – unica eccezione il Gruppo Grimaldi di Napoli tra i primi tre big dello shipping mondiale – e far crescere attorno a loro una filiera di piccole e medie imprese. Se la logistica non è che l'ultimo miglio, l'ultimo anello nella supply chain della manifattura, è mancata una Logistica 4.0 da affiancare a Industria 4.0.

Dal passato, dunque, va tratto insegnamento per evitare gli stessi errori in futuro, ovvero nell'implementazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, su cui tutti, ministri e presidenti di Confetra, scommettono per imprimere una svolta vera al Paese e cominciare a colmare quel gap logistico – non solo infrastrutturale – che costa 90 miliardi l'anno. Oltre ai 62 miliardi totali in dote all'attuale titolare del dicastero, Enrico Giovannini, un terzo dell'intero piano, al decreto semplificazioni (che potrebbe ancora essere migliorato), alle nuove assunzioni nella Pa e alla Cabina di regia, si guarda con particolare soddisfazione ai 265 milioni destinati alla logistica e alla sua digitalizzazione.

"La politica deve imparare da chi opera sul campo, dalle imprese, da voi: i problemi si risolvono lavorando insieme alle categorie per costruire soluzioni durature, come il piano integrato per fare dell'Italia un grande piattaforma logistica e turistica nel Mediterraneo", ha sostenuto Graziano Delrio, richiamando i suoi anni alla guida del Ministero. "Sento questo governo e questo ministro in forte continuità con quel che avevo impostato, con quell'Italia veloce confermata dal PNRR – ha commentato soddisfatta Paola De Micheli -. L'unico rimpianto è non aver potuto far partire il secondo pilastro: l'apertura di un tavolo politico industriale per la logistica, per rendere competitivi i costi dei trasporti e costruire una strategia integrata con la manifattura".

Ex ministri ed ex presidenti hanno anche ricordato il ruolo fondamentale che il trasporto e la logistica hanno giocato durante la pandemia, garantendo gli approvvigionamenti sia del materiale sanitario e di protezione e dei farmaci che dei beni di prima necessità, tanto che le regole e le modalità con cui l'Italia ha gestito e garantito la sicurezza degli addetti è stata presa ad esempio in Europa.

"Nella crisi sanitaria scatenata dal coronavirus abbiamo lavorato insieme a tutte le altre associazioni con spirito di servizio verso il Paese – ha ricordato anche il presidente Guido Nicolini in

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

conclusione dell'evento -, ora vogliamo fare lo stesso per rilanciare il settore, cercando soluzioni condivise con tutti gli attori. Tappa fondamentale di questo percorso è stata la convocazione agli Stati generali di Villa Pamphili, dove abbiamo presentato al presidente del Consiglio Giuseppe Conte il nostro pacchetto di proposte, semplificazioni e incentivi per una Logistica 4.0 che favorisca la crescita dimensionale delle imprese, la loro patrimonializzazione, l'innovazione e la digitalizzazione. Proposte in gran parte recepite dal Pnrr".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Assemblea Fedespedi, Moretto: "Col PNRR nuova stagione digitale e sostenibile"

LINK: https://www.informazionimarittime.com/post/assemblea-fedespedi-moretto-col-pnrr-nuova-stagione-digitale-e-sostenibile

L'associazione compie settantacinque anni, come la Repubblica italiana. Bellanova: "Siete tra le associazioni più antiche. Un punto di riferimento" Silvia Moretto, presidente di Fedespedi «Faccio mie le parole del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione dei festeggiamenti dei 75 anni della Repubblica italiana, lo scorso 2 giugno: questo è tempo di costruire il futuro». Con queste parole il presidente di Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali), Silvia Moretto, ha voluto accogliere gli ospiti invitati all'assemblea generale, tenutasi oggi, di Fedespedi, anch'essa settantacinquenne. Tra gli ospiti, la viceministra alle Infrastrutture, Teresa Bellanova, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, e il presidente di Ipsos, Nando Pagnoncelli. «Le imprese di spedizioni e l'intero settore logistico nell'ultimo anno e mezzo hanno dimostrato la loro strategicità, da un punto di vista economico, sociale, ambientale», ha detto Moretto, «per questo occorre tenere l'industria logistica al centro dell'azione del governo, che nei prossimi anni, con il PNRR, avrà le risorse per fare davvero la differenza nello sviluppo di una logistica green, all'altezza di una delle principali manifatture mondiali, la seconda d'Europa. La digitalizzazione (anche in chiave sostenibile) e la semplificazione normativa sono i dossier sui quali stiamo lavorando da oltre un anno e che ci vedono impegnati in prima linea insieme a Confetra. Abbiamo profuso impegno incessante, idee, passione, abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienza, visione, progettualità concrete. Chiediamo che questo dialogo continui e che il PNRR sia uno strumento per liberare e mettere a terra risorse per valorizzare ciò che c'è, ossia le progettualità, le infrastrutture digitali e le proposte di riforma della normativa di settore elaborate e avanzate dagli operatori, in modo da non vanificare tutto il lavoro di ricerca e innovazione fin qui svolto dalle nostre imprese al servizio dell'import e dell'export italiano». «Fedespedi e Confetra compiono quest'anno 75 anni, siete tra le associazioni di settore più antiche di Italia e punto di riferimento per Ministero e Parlamento sui temi delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica», ha detto Bellanova. «Il vostro contributo - ha continuato - in termini di idee e progetti, sarà fondamentale per il rilancio del comparto: grazie alle risorse del Next Generation EU saremo in grado di intervenire per migliorare il funzionamento dell'apparato pubblico (penso a semplificazioni normative e digitalizzazione delle procedure) e stimolare l'iniziativa privata, per costruire infrastrutture materiali e digitali e un tessuto imprenditoriale strutturato, innovativo e competitivo. Nel PNRR, 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3d, reti 5G, nuovi software gestionali, che permetteranno alle imprese di spedizioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali. È tempo di mettersi al lavoro, insieme, per fare bene e fare presto, come sistema. Dobbiamo evitare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

approcci autoreferenziali e perseguire una sostenibilità completa, che tenga conto delle tre componenti: economica, sociale e ambientale»1. «Una comune visione del futuro della logistica ci vede festeggiare insieme il traguardo importante del 75° anniversario», ha detto Nicolini, «questo non deve però rappresentare un arrivo, bensì un nuovo inizio per immaginare e contribuire a rafforzare l'importante settore che rappresentiamo, dopo un anno difficile, quello della pandemia di COVID-19, che ha visto moltiplicarsi il lavoro associativo a tutela delle nostre imprese. Fedespedi rappresenta l'architrave del Sistema Confederale: ringrazio, dunque, il Presidente Moretto, in rappresentanza di tutto il vostro sistema Federale, perché siete la principale linfa delle nostre attività quotidiane e delle nostre riflessioni strategiche, dei nostri Studi, della nostra comunicazione e della nostra attività di rappresentanza». Pagnoncelli ha presentato agli associati Fedespedi i risultati della seconda fase della ricerca realizzata insieme a Confetra, "La reputazione del settore trasporto merci, logistica e spedizioni". «Insieme a spiegato - abbiamo avviato un interessante percorso di ricerca articolato e sviluppato su più anni. Il 2021, in un'ottica di monitoraggio, ha permesso di analizzare i cambiamenti nella reputazione del settore trasporto merci, logistica e spedizioni a seguito dell'anno pandemico e approfondire il tema della sostenibilità per il settore. I risultati sono interessanti. Innanzitutto, è cresciuta la conoscenza del settore: oggi trasporto merci e logistica-spedizioni sono riconosciuti dalla maggioranza (popolazione, business community, aziende manifatturiere) come settori distinti che necessariamente operano in modo sinergico. Inoltre, è migliorata la reputazione generale e la fiducia riposta nel settore. Interessante anche il riscontro avuto rispetto al tema della sostenibilità, che è sempre più centrale per i consumatori, nel dibattito pubblico, nell'agenda politica. Il settore trasporto merci, logistica e spedizioni è ritenuto, insieme ad agroalimentare ed energetico, tra i primi tre settori che possono contribuire maggiormente a uno sviluppo sostenibile. Dunque, rappresenterà sempre di più un importante fattore di competitività e un'occasione un'immagine positiva del settore. Nello sviluppo della Green Economy, le imprese di spedizioni potranno fare la differenza». Condividi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.
75° confetra Dal 1946
Data 09/06/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Bellanova: "Dal PNRR 190 milioni per le imprese logistiche"

Genova – **"**Nel PNRR 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3D, reti 5G, nuovi software gestionali, che permetteranno alle imprese di spedizioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali".

A segnalarlo è stata la viceministra alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili **Teresa Bellanova,** partecipando oggi in video conferenza all'assemblea generale di Fedespedi, dopo l'appello lanciato dal presidente della federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, **Silvia Moretto**: "L'industria logistica sia al centro dell'azione del governo, che nei prossimi anni, con il PNRR, avrà le risorse per fare davvero la differenza nello sviluppo di una logistica green".

A stretto giro, **Guido Nicolini**, presidente di Confetra, ha aggiunto: "Una comune visione del futuro della logistica ci vede festeggiare insieme a Fedespedi, architrave del sistema confederale, il traguardo importante del 75° anniversario. Questo non deve però rappresentare un arrivo, bensì **un nuovo inizio".**

Nando Pagnoncelli, presidente di Ipsos, ha presentato agli associati Fedespedi i risultati della seconda fase della ricerca realizzata insieme a Confetra "La reputazione del settore trasporto merci, logistica e spedizioni**"**: "Il **2021,** in un'ottica di monitoraggio**, ha permesso di analizzare i cambiamenti nella reputazione del settore** trasporto merci, logistica e spedizioni a seguito dell'anno pandemico e approfondire il tema della **sostenibilità** per il settore. I risultati sono interessanti. Innanzitutto, è cresciuta la conoscenza del **settore: oggi trasporto merci e logistica-spedizioni sono riconosciuti dalla maggioranza** (popolazione, business community, aziende manifatturiere) **come settori distinti che necessariamente operano in modo sinergico".**

Inoltre, ha proseguito Pagnoncelli, "è **migliorata la reputazione generale e la fiducia** riposta nel settore. Interessante anche il riscontro avuto rispetto al tema della **sostenibilità**, che è sempre più centrale per i consumatori, nel dibattito pubblico, nell'agenda politica. **Il settore trasporto merci, logistica e spedizioni è ritenuto, insieme ad agroalimentare ed energetico, tra i primi tre settori che possono contribuire maggiormente a uno sviluppo sostenibile.** Dunque, rappresenterà sempre di più un importante fattore di competitività e un'occasione per comunicare un'immagine positiva del settore. Nello sviluppo della Green Economy, le imprese di spedizioni potranno fare la differenza".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anama e Alsea: "Non interrompere il piano di sviluppo di Malpensa"

LINK: https://aircargoitaly.com/anama-e-alsea-non-interrompere-il-piano-di-sviluppo-di-malpensa/

Anama e Alsea: "Non interrompere il piano di sviluppo di Malpensa" 11 Giugno 2021 La 'messa in pausa' della procedura di Via per il Masterplan 2035, ovvero il piano di sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, sta creando preoccupazione in Anama e in Alsea. Tanto da averle indotte a diffondere una nota nella quale, pur evidenziando di non voler "entrare nel merito della decisione", hanno voluto richiamare l'attenzione delle istituzioni locali e nazionali sulla necessità di non interrompere il processo di sviluppo dello scalo varesino, descritto come "essenziale e strategico per gli scambi commerciali del nostro Paese". Alessandro Albertini, presidente di Anama (che riunisce gli spedizionieri aerei) ha ricordato come "sebbene per via aerea venga movimentato solo il 2% della quantità complessiva di merce esportata extra UE all'Italia, questa rappresenta, in valore, oltre il 25% del totale". Circa il 70% di tutta la merce movimentata negli aeroporti italiani è peraltro ora gestita da Malpensa. "Il settore aereo, per sua natura utilizzato dalle eccellenze italiane e dai prodotti a maggior valore aggiunto - ha proseguito Albertini - è quindi un ambito su cui puntare fortemente, così come avviene negli altri Paesi con grande vocazione all'export, come Germania e Francia". Parole dallo stesso tono quelle di Betty Schiavoni, presidente di Alsea (che riunisce spedizionieri e autotrasportatori lombardi) e Vicepresidente di Fedespedi con delega ai Territori, che ha anche ricordato come a Malpensa non vi siano spazi e magazzini per imprese di spedizioni e di logistica, "con la conseguenza che il polo logistico dell'aeroporto varesino è ancora nel Comune di Segrate", ovvero al fianco di Linate. "Ciò comporta che per consegnare e ritirare le merci dall'aeroporto gli automezzi devono percorrere 70 chilometri - andata e ritorno - in tratti stradali tra i più battuti d'Italia, con i danni che ne conseguono sull'ambiente, sulla congestione stradale, sul rischio di incidenti con danni a persone e merci. Si insiste tanto, e giustamente, sulla sostenibilità ambientale, anche riguardo allo sviluppo di Malpensa. Se abbiamo a cuore l'ambiente, occorre consentire l'ampliamento dello scalo per le merci, ovviamente nel rispetto delle regole e del territorio circostante." Per queste ragioni le due associazioni concordano nel valutare positivamente il piano di ampliamento dello scalo varesino previsto da Sea, che "ha previsto, correttamente, uno sviluppo delle strutture di seconda linea dedicate al cargo, indispensabili per creare un polo logistico al servizio delle merci". " Per consentire lo sviluppo e, insieme, la sostenibilità del

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

settore, - è la loro conclusione - occorre investire prima di tutto in strutture come quelle previste dal Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, in modo che aeroporto e polo logistico si possano sviluppare nella stessa area". Secondo quanto confermato ad AIR CARGO ITALY da Enac, è stato lo stesso ente (proponente del progetto) ad avere chiesto nel mese di maggio la sospensione dell'iter di Via, poiché questa si è "resa necessaria per predisporre la documentazione integrativa" che era stata richiesta dalla relativa commissione. La prima istanza per l'avvio della procedura era stata presentata dalla stessa Enac nel giugno del 2020 e l'iter era partito alla fine dello stesso mese.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ANAMA e ALSEA chiedono di non interrompere il potenziamento della cargo city dell'aeroporto di Milano Malpensa

LINK: http://www.informare.it/news/gennews/2021/20210789-ANAMA-ALSEA-potenziamento-cargo-city-Malpensa.asp

11 giugno 2021 ANAMA e ALSEA chiedono di non interrompere il potenziamento della cargo city dell'aeroporto di Milano Malpensa Schiavoni: occorre consentire l'ampliamento dello scalo per le merci, ovviamente nel rispetto delle regole e del territorio circostante L'ANAMA, l'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree affiliata a Fedespedi, e l'Alsea, l'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori, hanno invitato le istituzioni locali e nazionali a porre attenzione alla necessità di non interrompere il processo di sviluppo delle attività cargo dell'aeroporto di Milano Malpensa. Riferendosi alla richiesta dei giorni scorsi dell'ENAC di sospendere il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035", resa necessaria per predisporre la documentazione integrativa richiesta dalla Commissione del Ministero della Transizione Ecologica, le due associazioni hanno evidenziato come il progetto sia fondamentale per la crescita del primo scalo cargo italiano. Il piano di sviluppo dell'aeroporto di Milano Malpensa, messo a punto da SEA, prevede infatti l'ampliamento a sud del grande aeroporto che sorge tra Milano e Varese e, tra gli obiettivi, ha il raddoppio dell'attuale cargo city. «Sebbene per via aerea venga movimentato solo il 2% della quantità complessiva di merce esportata extra UE dall'Italia - ha ricordato il presidente di ANAMA, Alessandro Albertini - questa rappresenta, in valore, oltre il 25% del totale. In un Paese che deve all'export oltre il 30% del suo Pil, emerge in tutta chiarezza che se si vuole far crescere il Paese occorre puntare sul cargo aereo. Il settore aereo, per sua natura utilizzato dalle eccellenze italiane e dai prodotti a maggior valore aggiunto, è quindi un ambito su cui puntare fortemente, così come avviene negli altri Paesi con grande vocazione all'export, come Germania e Francia». Da parte sua Betty Schiavoni, presidente di Alsea e vicepresidente di Fedespedi con delega ai Territori, ha ricordato che, «fin dalla sua creazione, a Malpensa non ci sono spazi e magazzini per imprese di spedizioni e di logistica con la conseguenza che il polo logistico dell'aeroporto varesino è ancora nel Comune di Segrate. Ciò - ha spiegato - comporta che per consegnare e ritirare le merci dall'aeroporto gli automezzi devono percorrere 70 chilometri - andata e ritorno - in tratti stradali tra i più battuti d'Italia, con i danni che ne conseguono sull'ambiente, sulla congestione stradale, sul rischio di incidenti con danni a persone e merci. Si insiste tanto, e giustamente, sulla sostenibilità ambientale, anche riguardo allo sviluppo di Malpensa. Se abbiamo a cuore l'ambiente - ha sottolineato Schiavoni - occorre consentire l'ampliamento dello scalo per le merci, ovviamente nel rispetto delle regole e del territorio circostante». Albertini e Schiavoni hanno concluso evidenziando che per consentire lo sviluppo e, insieme, la sostenibilità del settore, «occorre investire prima di tutto in strutture come quelle previste dal Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, in modo che aeroporto e polo logistico si possano sviluppare nella stessa area».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Messaggero Marittimo

75° confetra Dal 1946

Data 11/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Dopo il Ccnl logistica, ora studiare le regole per il settore

LINK: https://www.messaggeromarittimo.it/dopo-il-ccnl-logistica-ora-studiare-le-regole-per-il-settore/

Dopo il Ccnl logistica, ora studiare le regole per il settore Il presidente di Confetra Nicolini soddisfatto dei risultati Pubblicato 26 minuti fa il giorno 11 Giugno 2021 Da Redazione LIVORNO - Dopo la partita vinta sul rinnovo del Ccnl della logistica, trasporto e spedizione, Guido Nicolini, presidente di Confetra guarda al futuro: "Per il momento si tratta di un accordo che soddisfa tutti e che resterà valido fino a Marzo 2024. Ora però dobbiamo studiare le regole sul tipo di attività del settore per regolare il lavoro rispondendo alle esigenze dell'industria e del mercato". Confetra in questo periodo ha lavorato in stretta collaborazione con il Governo non solo per il Ccnl, ma soprattutto nella stesura del Pnrr: "Ora dobbiamo al più presto mettere in atto tutto quello contenuto nella Missione 3 sulle infrastrutture" spiega Nicolini. Un flash sulla ferrovia e le implicazioni per il settore: "Abbiamo ancora colli di bottiglia -dice- ma Rfi sta lavorando ...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MF

confetra Dal 1946

Data 11/06/21

Pagina 9

Foglio 1/1

Bellanova, con i 62 miliardi del Pnrr alle Infrastrutture il Sud ripartirà

di Anna Messia

Con il Piano Nazionale di ripresa e resilienza il governo ha dato segnali chiari in tempi brevi. «Il vero nodo è ora capire l'effettiva cantierizzazione degli interventi, spesso in Italia invece siamo più interessati al momento dello stanziamento delle risorse che all'effettiva spesa. Dobbiamo cambiare questa modalità di approccio». Così il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, ha aperto il dibattito online su «Infrastrutture, mobilità sostenibile, semplificazione e appalti pubblici - le riforme del Pnrr e del Dl Semplificazioni per il rilancio del sistema Italia», tenutosi ieri mattina sulla pagina web di Consenso Europa, con la collaborazione dell'agenzia Dire e dello studio legale Di Pardo. «Da Pnrr e Semplificazione discende una visione d'insieme dei problemi infrastrutturali di questo Paese a cui corrisponde un approccio che abbraccia formazione e regolazione, ingegneria ed economia. In questo quadro macro e microeconomico, condizionato dalla pandemia, siamo intervenuti con misure tempestive per rallentare e invertire una situazione che non doveva essere lasciata sola», ha aggiunto Bellanova che si dice convinta che il Pnrr contribuirà a ridurre i divari nel Paese: «Se riparte il Sud riparte l'Italia». Con una dote di 62 miliardi il ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili è del resto il primo ministero per investimenti previsti dal Pnrr. Secondo Giuliano Di Pardo, uno dei soci fondatori dello studio omonimo, «sono tre i pilastri che interessano il Pnrr: governance, semplificazioni e reclutamento del personale. Norme chiare e semplici rendono più efficace l'azione dell'amministrazione ed è importantissimo incentivare il partenariato pubblico-privato, stimolare e coinvolgere banche e investitori, con premi di accelerazione e penali per il ritardo nella consegna delle opere». La direttrice di Enav, Francesca Isgrò, ha detto che il Pnrr «è fondamentale per abbattere l'impatto ambientale, attraverso la digitalizzazione degli aeroporti e la realizzazione di infrastrutture ferroviarie regionali e nazionali. L'investimento da 110 milioni, previsto nel Piano è l'inizio di questo processo». Mentre l'onorevole Edoardo Rixi ha puntato l'attenzione sulla necessità «di una regia centrale che organizzi l'intero sistema dei trasporti». Il senatore Salvatore Margiotta si è detto soddisfatto del Semplificazioni «aggiungendo che «è necessario spendere tutti i soldi entro il 2026, perché ne va della vita economica e sociale del nostro Paese». A giudizio del direttore generale di Confetra, Ivano Russo «un passo sbagliato nel rinnovamento della logistica è un danno culturale nel Paese e paghiamo un gap logistico da 90 miliardi che va assolutamente colmato». Mentre Salvatore Di Pardo, anche lui socio fondatore dello studio, ha apprezzato il Portale Reclutamento che «offrirà opportunità di lavoro a giovani e alle migliori professionalità, ma purtroppo a tempo determinato». (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Agenti e spedizionieri chiedono espansione cargocity Malpensa

2021-06-11 11:06:40 Michele Latorre

All'inizio di giugno 2021 il ministero della Transizione Ecologica (ex Ambiente) ha sospeso la procedura della valutazione d'impatto ambientale del Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa dopo una richiesta proveniente dallo stesso ente (l'Enac) che lo aveva presentato l'anno precedente. Tra i provvedimenti del piano c'è anche **l'espansione della cargocity,** che dovrebbe essere raddoppiata. L'Enac ha giustificato la richiesta con la necessità di approfondire alcune elementi della valutazione. Inoltre, il Masterplan è stato contestato anche dai Comuni limitrofi all'aeroporto.

Sulla sospensione della procedura si sono espresse l'11 giugno 2021 tramite una nota comune le associazioni degli agenti aerei Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, affiliata a Fedespedi) e degli spedizionieri lombardi Alsea (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori). Le due sigle non entrano nel merito della decisione, ma vogliono "richiamare l'attenzione delle istituzioni locali e nazionali sulla necessità di non interrompere il processo di sviluppo dello scalo varesino, essenziale e strategico per gli scambi commerciali del nostro Paese".

Il presidente di Anama, Alessandro Albertini, spiega che **l'aereo muove il 25% del valore** totale delle esportazioni italiane (pur essendo solo il 2% della quantità), quindi il cargo aereo è un elemento strategico del nostro commercio estero. Per svilupparlo non servono solo piste di decollo e atterraggio, ma anche piattaforme logistiche vicino agli aeroporti, definite di seconda linea, e queste sono proprio al centro del Masterplan 2035.

La presidente di Alsea e vicepresidente di Fedespedi Betty Schiavone **spiega l'esigenza di ampliare la carcogity:** "Fin dalla sua creazione, a Malpensa non ci sono spazi e magazzini per imprese di spedizioni e di logistica con la conseguenza che il polo logistico dell'aeroporto varesino è ancora nel Comune di Segrate. Ciò comporta che per consegnare e ritirare le merci dall'aeroporto gli automezzi devono percorrere 70 chilometri – andata e ritorno - in tratti stradali tra i più battuti d'Italia, con i danni che ne conseguono sull'ambiente, sulla congestione stradale, sul rischio di incidenti con danni a persone e merci. Si insiste tanto, e giustamente, sulla sostenibilità ambientale, anche riguardo allo sviluppo di Malpensa. Se abbiamo a cuore l'ambiente, occorre consentire l'ampliamento dello scalo per le merci, ovviamente nel rispetto delle regole e del territorio circostante".

I due presidenti concludono affermando che "in questi lunghi mesi di pandemia gli italiani hanno compreso l'importanza dei trasporti e della logistica, che hanno garantito a tutti gli approvvigionamenti necessari. Per **consentire lo sviluppo** e, insieme, la sostenibilità del settore, occorre investire prima di tutto in strutture come quelle previste dal Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa, in modo che aeroporto e polo logistico si possano sviluppare nella stessa area".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Prezzi dei container alle stelle e navi in ritardo: perché lo shipping è in crisi

LINK: https://24plus.ilsole24ore.com/art/prezzi-container-stelle-e-navi-ritardo-perche-shipping-e-crisi-AEP9NcM#1717238098

Prezzi dei container alle stelle e navi in ritardo: perché lo shipping è in crisi La crisi è iniziata con i dazi di Trump ed è cresciuta con la pandemia, ritardando import ed export. Con prezzi in impennata Raoul de Forcade Prezzi dei container alle stelle e navi in ritardo: perché lo shipping è in crisiNoli marittimi dei container più che quintuplicati da giugno 2019 a oggi, mentre, al contempo, la puntualità dell'arrivo delle navi nei porti è calata da una percentuale dell'80% a quella odierna del 35%; con servizi navali di linea che saltano addirittura degli scali, senza consegnare i container e unità che ripartono con contenitori vuoti senza aspettare i carichi.Una situazione improponibile per un'economia just in time come quella attuale, che sta causando gravi danni alle aziende europee e segnatamente a quelle italiane. Imprese che hanno delocalizzato in Oriente o in Cina i centri di produzione di alcuni componenti, ad esempio nel settore degli elettrodomestici o dell'arredamento, a causa della situazione sopra descritta si trovano con 2-3 mesi di ritardo sulla consegna di questa componentistica e nell'impossibilità di soddisfare le richieste di un mercato che, anche a causa del Covid, che ha costretto molti in casa, sta tirando.A subire questa situazione sono ovviamente le imprese ma l'allarme arriva anche dagli operatori di logistica, trasportatori e spedizionieri, che si trovano ogni giorno a dover fronteggiare una situazione sempre più caotica.«In import (dall'Asia, ndr) - afferma Guido Nicolini, presidente di Confetra - la componentistica per gli elettrodomestici ha un ritardo superiore ai 60 giorni rispetto alle previsioni di arrivo e le grandi aziende che li forniscono in Europa rischiano di dover pagare penali per non riuscire a rifornire i clienti. Ma la situazione è analoga anche per quanto riguarda l'approvvigionamento di materie prime, di materiali che servono all'industria. E a questo si aggiunge una crescita di costi per il contribuente, legati all'aumento dei noli marittimi. In export, peraltro, la situazione è molto simile: le aziende non riescono a esportare nei tempi che vorrebbero, hanno materiale pronto ma attendono anche dalle 3 alle 5 settimane prima di poter esportare».Poi, ricorda ancora Nicolini, «c'è la mancanza di equipment (cioè di container, ndr): armatori che preferiscono imbarcare contenitori vuoti, anziché pieni, in Europa da mandare in Oriente. Un fenomeno che avviene perché i noli dal Far East a Pacifico sono ancora più alti di quelli tra Asia e Ue; e quindi conviene mandare in Oriente i container vuoti e pronti a essere riempiti e partire. Perché il

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

contenitore che arriva pieno implica il fatto che debba essere sdoganato e poi consegnato ed è quindi sottoposto a un tempo di utilizzo molto più lungo rispetto a quello vuoto. E così molte società di navigazione con contratti già in essere, perfino con grandi multinazionali, con cui trattano direttamente, hanno diminuito la disponibilità di spazi nave perché non riescono a soddisfare quei contratti».Ma cosa ha portato a questa situazione, nell'arco di due anni? Certamente ha giocato un ruolo la pandemia. Ma non solo. A sottolinearlo è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova. «Dal 2016 a metà del 2019 - ricorda - il mercato ha vissuto con noli medi, con alcune tratte più ricche e altre piuttosto stabili. Ma a metà del 2019 Trump minaccia di imporre dazi altissimi ai prodotti made in China. La data di applicazione paventata è ad ottobre, così si assiste a una corsa alle spedizioni, a un cercare di accaparrarsi quanti più spazi e container possibili per fare scorta di merce in Usa prima dell'applicazione delle nuove politiche.Rapidamente i noli aumentano, non si riesce più a imbarcare, gli accordi annuali saltano, bisogna pagare un sovrapprezzo per imbarcare, e a volte non basta. Si assiste quindi a un graduale spostamento dell'equipment disponibile dalle rotte verso l'Europa a quelle verso gli Usa, che pagano quattro volte e mezzo il nolo dell'Europa. In Cina inizia a essere difficile trovare container vuoti per spedire verso il vecchio continente». A dicembre poi scoppia il Covid in Cina e a gennaio è già epidemia.«L'escalation è rapida - afferma Botta - si chiudono intere città, aree industriali grandi come regioni smettono di produrre, la Cina è in lockdown. Si ipotizza un crollo verticale dei commerci, mentre le Borse perdono punti in modo allarmante».A questo punto le nove compagnie marittime che hanno l'oligopolio dei mari (e sono divise in tre alleanze) corrono ai ripari, spiega Botta, «togliendo navi, facendo numerosi blank sailings (cioè cancellazioni di scali di navi nei porti, ndr), nella convinzione che, riducendo drasticamente l'offerta di stiva, le unità rimaste sarebbero riuscite a viaggiare piene e a essere più o meno remunerative». L'export cinese, in effetti, pare crollare. E arrivano i primi casi di Covid in Italia e in Europa: iniziano i lockdown.«A marzo, però - dice Botta - la Cina riapre e in poco tempo riparte. Ha da spedire molta produzione arretrata, e in un attimo riempie le navi disponibili, prima verso gli Usa, poi verso l'Europa. Il Covid arriva in America, proprio mentre sta arrivando anche una valanga di carichi dall'Asia; e le politiche di lockdown e smart working messe in atto da Trump per mitigare gli effetti della pandemia sulla popolazione creano un intasamento ai porti senza precedenti. Manca la manodopera e le navi non sbarcano i container: restano in rada giorni e giorni. E una volta fatti gli sbarchi, peraltro, il ciclo container è rallentato dalle aziende importatrici, che sono lontane anche giorni di treno dai porti e che magari tengono a lungo i container nei piazzali perché hanno forza lavoro ridotta. In Cina, intanto, la domanda è sempre maggiore, mentre centinaia di migliaia di contenitori sono fermi in America. È il caos, e i prezzi dei noli salgono in tutte le principali rotte commerciali mondiali».Ora, conclude Botta, «quello che gli operatori economici chiedono alle compagnie è un limite: la presa di coscienza di aver fatto previsioni erronee un anno fa e di aver avuto miliardi di dollari di margini senza aver provato a migliorare la

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

situazione. Ci deve essere, insomma, una riorganizzazione dei servizi, per migliorarne l'affidabilità, fino ad arrivare a una stabilità del nolo, nel medio lungo termine, che possa permettere di fare impresa, nell'interesse di tutti».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Alle 14 la Vice Presidente Silvia Moretto a RAI News 24. Si discute di vulnerabilità delle catene globali del valore, di Covid e blocco dei porti cinesi, di legalità e lavoro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra Dal 1946

Data 12/06/21

Pagina 13

Foglio 1/1

Logistica, imprese in allarme su Malpensa

Infrastrutture

Albertini (Anama): cargo city decisiva per l'export, non fermare l'ampliamento

Marco Morino

Lo stop all'ampliamento di Malpensa e in particolare al raddoppio della cargo city, l'aerostazione merci, suscita le accese proteste delle imprese della logistica: agenti merci aeree e spedizionieri. «Il processo di ampliamento di Malpensa deve andare avanti» dicono le imprese. Malpensa è di gran lunga il primo scalo cargo italiano e uno dei principali del Sud Europa. Un corridoio privilegiato per le imprese italiane che puntano a esportare le proprie merci verso i mercati più lontani. Nei giorni scorsi (si veda Il Sole 24 Ore dell'8 giugno) il ministero dell'Ambiente, diventato con il governo Draghi ministero della Transizione ecologica, ha sospeso la procedura di Via (Valutazione di impatto ambientale) per il Masterplan 2035, il piano industriale di sviluppo di Malpensa dei prossimi quindici anni. È stato l'Enac, l'ente nazionale per l'aviazione civile, ad aver richiesto l'interruzione della procedura dopo che anche i Comuni del territorio avevano contestato il piano. La sospensione è dovuta alla necessità di approfondire alcuni aspetti utili alla Via. Servirà tempo per la predisposizione dei documenti da parte del gestore aeroportuale (Sea), il quale resta convinto che l'iter riprenderà il suo corso, una volta effettuati gli approfondimenti.

Intanto Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree) e Alsea (Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori), pur non volendo entrare nel merito della decisione, richiamano l'attenzione delle istituzioni locali e nazionali sulla necessità di non interrompere il processo di sviluppo dello scalo varesino, essenziale e strategico per gli scambi commerciali del nostro Paese. Dice il presidente Anama, Alessandro Albertini: «Sebbene per via aerea venga movimentato solo il 2% della quantità complessiva di merce esportata extra Ue dall'Italia, questa rappresenta, in valore, oltre il 25% del totale. In un Paese che deve all'export oltre il 30% del suo Pil emerge in tutta chiarezza che se si vuole far crescere il Paese occorre puntare sul cargo aereo. Il settore aereo, per sua natura utilizzato dalle eccellenze italiane e dai prodotti a maggior valore aggiunto, è quindi un ambito su cui puntare fortemente, così come avviene negli altri Paesi con grande vocazione all'export, come Germania e Francia». Per farlo non servono solo piste di decollo e atterraggio ma strutture dedicate alle merci nei pressi degli aeroporti con vocazione cargo. Sea ha previsto, osservano le imprese, un corretto sviluppo delle strutture di seconda linea dedicate al cargo, indispensabili per creare un polo logistico al servizio delle merci. Conclude Betty Schiavoni, presidente di Alsea: «Investire nell'aeroporto di Malpensa è un vantaggio per tutta l'economia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ANSA

confetra Dal 1946

Data 15/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Ferrovie: 20 anni di liberalizzazione del trasporto merci

Discussione webinar con Giovannini, Rfi e autorità il 22 giugno

Redazione ANSA ROMA 16 giugno 2021 10:45 Scrivi alla redazione Stampa

(ANSA) - ROMA, 15 GIU - Le ferrovie come un elemento vitale dell'integrazione nel mercato europeo. nell'ottica di una mobilità sostenibile. A discutere dei venti anni di liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci saranno, martedì 22 alle 14.30 nel Forum Fercargo, i principali interlocutori istituzionali del settore: sono stati invitati.

Enrico Giovannini - Ministro dei trasporti e della mobilità sostenibili; Nicola Zaccheo - Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti; Domenico De Bartolomeo - Direttore Agenzia nazionale sicurezza ferrovie e infrastrutture stradali e autostradali; Pier Luigi Giovanni Navone - Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSFISA); Maurizio Castelletti - Direttore spazio ferroviario unico europeo, DG MOVE; Enrico Pujia - Direttore Generale Infrastrutture e Trasporto Ferroviario (MIMS); Vera Fiorani - Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana.

Prenderanno parte al dibattito anche alcuni parlamentari italiani che svolgono attività di interesse per il settore.

(ANSA).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere marittimo

confetra Dal 1946

Data 15/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno, il 13 luglio a Napoli

LINK: https://www.corrieremarittimo.it/logistic-transport/stati-generali-della-logistica-del-mezzogiorno-il-13-luglio-a-napoli/

15 Jun, 2021 NAPOLI - Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica annuncia gli Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno: Nodi, Reti, Industrie al servizio dell'Italia e dell'Europa, in programmazione a Napoli, il 13 luglio 2021 ore 10.30 PROGRAMMA Ore 10.30-12.30 Apertura dei Lavori e I Sessione LA PORTUALITÀ MERIDIONALE TRA AFRICA E FAR EAST, TRANSIZIONE DIGITALE E GREEN NEW DEAL. VERSO UNA NUOVA STRATEGIA. Ore 14.00-16.00 II Sessione IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE MERIDIONALE, STATO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO. LE ZES IL CAMPO SUL QUALE SI GIOCA IL SUPERAMENTO DEL GAP CONNETTIVO MERIDIONALE? Ore 16.00-18.00 III Sessione e Conclusioni Istituzionali PNRR E LA NASCITA DI UNA POLITICA LOGISTICA NAZIONALE. GLI INVESTIMENTI NEL MEZZOGIORNO: ATTESE E SPERANZE PER UNA CRESCITA STRUTTURALE. Per partecipare è necessario registrarsi sul sito di CONFETRA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

75° confetra Dal 1946

Data 15/06/21
Pagina 1
Foglio 1/2

© MICHELA CANALIS

15 Giugno 2021 — Interviste

Colloquio con Ivano Russo

Quando è moda è moda

di Marco Casale

«Ho letto con interesse l'intervento della dott.ssa Macii e lo trovo condivisibile sotto molti aspetti. Il pensiero del nostro agire pubblico non è ancora un pensiero di Sistema? In buona parte è vero ma il problema non sono tanto le norme quanto la loro reale applicazione che dipende dalla volontà politica e, mi sia consentito, dalla qualità della politica».

Parte da qui il direttore generale di Confetra, Ivano Russo, per esprimere il suo punto di vista sulle riflessioni che l'ex segretaria generale dell'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia, Roberta Macii, ha pubblicato in una lettera aperta inviata al Ministro Giovannini. Nel suo contributo l'attuale dirigente gare e appalti dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha denunciato le reali difficoltà del Paese nel creare, o meglio costruire, delle vere e proprie reti logistiche e industriali.

La conseguenza? «In Italia si fa un dibattito ideologico su ogni cosa». Un esempio è dato dal Modello Genova: «Già un anno fa, con il primo decreto Conte sulle semplificazioni, si erano create le condizioni per replicarlo ma è un fatto che ad oggi siano in poche le Stazioni Appaltanti ad aver dato applicazione alle nuove disposizioni normative».

Russo ricorda in proposito come l'allora Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, si fosse trovata costretta a scrivere ad Anas e RFI per indurle ad applicare le norme contenute in quel Decreto, rimasto inattuato a distanza di sei mesi dalla sua entrata in vigore. «Non dobbiamo stupircene. Siamo in un Paese dove buona parte delle leggi Bassanini sono rimaste lettera morta. Siamo in un Paese dove abbiamo quarantamila stazioni appaltanti, contro le 4.000 della Germania».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

«Il tema delle semplificazioni riferito a Codice Appalti e opere pubbliche – afferma Russo – viene usato spesso e volentieri in Italia come un'arma di distrazione di massa. Abbiamo ereditato da Giolitti e dall'Italia post unitaria un apparato amministrativo che ragiona più per procedure formalistiche che non per obiettivi e che è cresciuto poi per stratificazioni e sovrapposizioni, agevolate da una tendenza alla iper produzione normativa che genera continuamente conflitti interpretativi e di competenze».

Per il DG della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica «La riforma del Titolo V ha rappresentato la pietra tombale su ogni aspirazione ad una reale semplificazione normativa».

I risultati complessivi sono sotto gli occhi di tutti: «è dal 1987 che sviluppiamo e produciamo interventi normativi volti a semplificare e velocizzare la realizzazione delle opere infrastrutturali ma nessuno si è mai preoccupato di monitorarli, di verificare i risultati effettivamente raggiunti da queste leggi. Con il recente provvedimento varato dal Governo Draghi siamo al sesto intervento sulle norme in 20 anni».

Anche il tema dei dragaggi, molto sentito in Italia, è stato fortemente ideologizzato: «La riforma cui ha messo mano l'ex sottosegretaria Silvia Velo in tandem con il Ministro Delrio ha prodotto delle importanti novità nel settore. L'art. 5bis della legge 84/94 è figlio di questo risultato. Oggi si parla della necessità di innovare il settore con nuovi interventi legislativi. Mi chiedo però se a cinque anni dalla riforma Delrio qualcuno abbia realmente provveduto a monitorare la legge, a valutare se vi sia stato un reale miglioramento in termini di efficienza rispetto al passato, ovviamente misurabile solo su eventuali progetti di dragaggio incardinati nel nuovo impianto normativo».

Per Russo l'Italia ha bisogno di dati tangibili su cui misurare le necessità di implementazione e innovazione normativa.

Anche la riforma Delrio, che pure ha posto le basi amministrative ed istituzionali per traguardare la realizzazione di una *governance* integrata del Sistema su scala nazionale, non è stata ancora veramente applicata. «Bisogna valutare se vi sia la volontà politica di portare avanti questo processo. La domanda andrebbe quindi rivolta al Governo. Dalle dichiarazioni parrebbe di sì. Speriamo».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'AVVISATORE MARITTIMO

75° confetra Dal 1946

Data 16/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

GIAMPAOLO BOTTA (SPEDIPORTO)

«Bene maggio, ma ripresa a rischio»

Il Covid nel porto di Shenzhen e in altri scali cinesi peggio del blocco di Suez

ALBERTO GHIARA

GENOVA. "Abbiamo dati molto positivi per i traffici del mese di maggio, ma la chiusura per Covid del porto cinese di Shenzhen rischia di incidere su questo trend", avverte il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta. "Il problema - spiega - è legato alla nostra importazione. Ci sono grossi ritardi per gli importatori italiani".

Il caso si è generato nello scalo di Yantian, all'interno del distretto portuale di Shenzhen, dove molti lavoratori sono impossibilitati a operare a causa dell'improvvisa diffusione del virus del Covid. Le conseguenze sono molto pesanti e l'allarme nel mondo dei traffici marittimi è ai massimi livelli. "La situazione nei porti asiatici, in particolare i cinesi, sta peggiorando di giorno in giorno, anche a causa del blocco a Yantian, che sta portando conseguenze ben peggiori del blocco del canale di Suez"; questo uno dei messaggi che stanno girando in questi giorni nelle case di spedizione.

La prospettiva è che con questa situazione, che va ad aggiungersi a un generale squilibrio nella distribuzione della capacità di stiva, le rate di nolo sono previste aumentare ulteriormente da luglio e non si spera che la situazione migliori almeno sino alla fine di ottobre del 2021. E già oggi dalla Cina verso occidente si vendono senza difficoltà spedizioni di container da 40 piedi a prezzi intorno ai 13-15.000 dollari. Una situazione che da luglio non farà che peggiorare con ulteriore carenza di stiva e pressione sul livello dei noli.

Ma che cosa è successo a Yantian e in altri scali cinesi?

Aumenta di giorno in giorno il numero di container bloccati in alcuni tra i più attivi porti della Cina dopo l'emergere di focolai di Covid-19 tra i lavoratori portuali, facendo appunto temere un ingorgo ancora più grave di quello occorso di recente nel canale di Suez con potenziali conseguenze su tempi e costi del commercio globale. Lo confermano i media internazionali segnalando in particolare il blocco di Yantian international container terminals nel porto di Shenzhen, parzialmente chiuso alla fine di maggio e tuttora sottoposto a severe misure precauzionali. Gli sforzi delle autorità locali per contenere i contagi, tra disinfezioni e quarantene, hanno portato a una grave carenza di manodopera e l'interruzione del quarto porto per container più trafficato del mondo sta mettendo a dura prova una catena di approvvigionamento globale già fragile. Le navi fanno scalo a Yantian, ma la movimentazione dei container sta subendo seri ritardi, costringendole a soste fino a cinque giorni. "Il peggioramento del problema della congestione portuale della Cina meridionale sta diventando l'ultimo grande ostacolo e collo di bottiglia delle forniture per il settore delle spedizioni di container", ha affermato in un rapporto Andrew Lee, analista di Jefferies a Hong Kong. "Questo, prevediamo, porterà i tassi dei container a raggiungere nuovi massimi storici nel breve termine". Maersk, la più grande linea di container al mondo, ha affermato che l'attuale produttività nei terminal di Yantian è pari a circa il 30% dei livelli normali. Per evitare ritardi, la stessa Maersk e altre compagnie di navigazione stanno dirottando alcune delle loro navi verso altri terminal. L'N-voce britannico Westbound Logistics ha spiegato ai propri clienti che "nessun nolo da ogni porto della Cina è fissato fino alla partenza effettiva della merce, a causa dei molti problemi con la fornitura di container. A questo la situazione di Yantian sta adesso aggiungendo ulteriore incertezza ai noli in generale e, in particolare, alla merce Fcl e Lcl in partenza dalla stessa Yantian". I prezzi dei noli sono già oggi 533 per cento superiori all'anno scorso sulla rotta Asia-Nord Europa (il Freightos baltic index ha superato i 10mila dollari) e 400 per cento superiori su quella Asia-Mediterraneo (anche in questo caso l'Fbx è superiore ai 10mila dollari).

© BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA
ed. CUNEO

confetra 75° Dal 1946

Data 16/06/21
Pagina 43
Foglio 1/1

Gli autotrasportatori dell'Astra contro la possibilità di rincari su A6 e A10
''Senza il Tenda già costretti a pagare in più oltre 200 euro a viaggio''

"Aumentare i pedaggi? Su quelle autostrade per noi è già un'odissea"

Camion parcheggiati al casello di Savona dell'autostrada

IL CASO

MATTEO BORGETTO
CUNEO

DIEGO PASERO
PRESIDENTE ASTRA CUNEO

È una presa in giro considerata l'odissea che i nostri associati devono vivere ogni giorno su quelle strade

ENRICO CARPANI
VICEPRESIDENTE ASTRA CUNEO

Dopo il crollo del Morandi, A6 e A10 sono piene di cantieri Siamo pronti a opporci a questi aumenti

«Oltre a essere amaramente sorpresi, ci sentiamo presi in giro, considerata l'odissea che i nostri autotrasportatori devono vivere ogni giorno su quelle strade, costretti a fare lo slalom tra cantieri infiniti e disservizi di ogni genere». Così Diego Pasero, presidente di Astra Cuneo - raggruppa cinquecento imprese - commenta la notizia anticipata da *La Stampa* del probabile aumento dei pedaggi autostradali che sull'A6 Torino-Savona supererebbe il 16 per cento e sul tratto di A10 Savona-Ventimiglia il 3 per cento. Ipotesi che si verificherà nel caso in cui il ministero dei Trasporti approvi, senza modifiche, l'aggiornamento del Piano economico e finanziario presentato dall'Autostrada del Fiori.

L'associazione degli autotrasportatori richiama di nuovo l'attenzione sulle pesanti difficoltà che i camionisti devono fronteggiare per muoversi sul tratto autostradale che collega la Granda alla Liguria, via di collegamento più usata per raggiungere da un lato il Sud della Francia e la Spagna, dall'altro la Toscana e il Sud Italia. «Dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, le autostrade A6 e A10 sono interessate da importanti lavori di manutenzione straordinaria a gallerie e viadotti che rallentano il traffico - aggiunge Enrico Carpani, vicepresidente Astra Cuneo -. Gli effetti sono sotto gli occhi di tutti: lunghe code che provocano ritardi nelle consegne, maggiori costi per le imprese, oltre all'impossibilità per gli autotrasportatori di rispettare i rigidi tempi di guida e riposo previsti dalla legge. Siamo pronti a opporci in tutti i modi». E ricorda che senza la galleria del Tenda, vietata ai Tir dal 2017 e da ottobre impraticabile dopo l'alluvione che ha spazzato via il lato francese della strada, i camionisti sono costretti a raggiungere il ponente Ligure solo tramite la rete autostradale. Secondo Astra, questa mancanza di alternativa costa in media oltre 200 euro in più tra autostrada e gasolio, rispetto al tragitto dal capoluogo della Granda a Ventimiglia lungo la val Roya. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LOGISTICA EFFICIENTE

confetra Dal 1946

Data 17/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Umberto Ruggerone nuovo Presidente di Assologistica

LINK: https://www.logisticaefficiente.it/comunicati-stampa/umberto-ruggerone-nuovo-presidente-di-assologistica.html

Umberto Ruggerone nuovo Presidente di Assologistica Succede ad Andrea Gentile; nel suo discorso di insediamento il neo-Presidente ha ricordato la strategicità delle imprese che fanno logistica e il ruolo di tutela e rappresentanza dell'Associazione nei loro confronti. Eletti anche i nuovi Vice-presidenti. Milano, 17 giugno 2021 - Cambio al vertice di Assologistica, con la presidenza affidata a Umberto Ruggerone. Succede ad Andrea Gentile, che dal 2016 e per due mandati consecutivi ha presieduto questa Associazione, che rappresenta - a livello nazionale - gli operatori della logistica in conto terzi, un 'panorama' ampio di professionalità, il cui valore si è mostrato nella sua importanza soprattutto e anche nei momenti più cruciali della recente crisi sanitaria. Nella gestione al vertice di Assologistica Umberto Ruggerone sarà affiancato dai Vicepresidenti Pamela Calderoli, Riccardo Fuochi, Andrea Gentile, Massimiliamo Montalti, Renzo Sartori e Marco Spinedi. Dirigente del gruppo FNM spa, Amministratore unico di Malpensa Intermodale e Amministratore delegato di Malpensa Distripark, Ruggerone ha 50 anni e due figli, Michelangelo e Camilla. Laureato con lode in scienze economiche e specializzatosi in metodi di sviluppo immobiliare, ha iniziato la sua carriera nel settore degli Interporti. Da sempre molto attivo in ambito associativo, Ruggerone è stato Vice Presidente di Assologistica dal 2014 ed è attualmente consulente del Gruppo Logistica Trasporti ed Economia del Mare di Confindustria, oltre che Presidente della Commissione innovazione digitale di Confetra. 'Ringrazio gli associati per la fiducia che hanno riposto in me e nei colleghi vicepresidenti - ha dichiarato Ruggerone - il nuovo Consiglio Direttivo e il Comitato di Presidenza rappresentano pienamente il nostro settore: dalla contract logistic ai terminalisti portuali, dai magazzini generali agli interporti, eccellenze attraverso cui si declina la logistica italiana. Siamo tutti consci della assoluta peculiarità del momento che stiamo vivendo: la gestione della complessità e al tempo stesso l'esigenza di rivitalizzare società ed economia sono sfide che richiedono impegno e collaborazione da parte di tutti. La logistica, un universo di attività, competenze e saperi ha dimostrato di possedere l'attitudine ad affrontare e gestire gli imprevisti e le emergenze. Da qui occorre ripartire. Occorre far comprendere che le nostre aziende rappresentano la struttura portante, il telaio, su cui realizzare e far viaggiare un 'Sistema Paese' nuovo, più efficiente, efficace e sostenibile. Aziende che investono in innovazione, creano occupazione e contribuiscono ogni giorno a rendere l'Italia più dinamica, competitiva, vivibile. Aziende che portano suggestioni e proposte e come tali vanno raccontate, affiancate, tutelate: Assologistica ha la storia, l'indipendenza e le competenze necessarie per svolgere questo ruolo di rappresentanza di filiera'. https://www.assologistica.it / Sponsor Comunicati Stampa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Alessandro Albertini

LINK: http://www.ship2shore.it/it/shipping/alessandro-albertini_77595.htm

Shipping 17/06/21 09:45 Alessandro Albertini Presidente ANAMA Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, Milano Se obiettivo del convegno è cercare di evidenziare l'importanza e chiarire all'utente finale l'incidenza che il costo del trasporto ha sul commercio e come lo stesso sia influenzato dai fenomeni di carattere politico, economico e sanitario, occorre modificare l'assioma che il trasporto sia da sempre considerato un elemento che incrementa il valore di un bene. Come ci insegnavano all'Università, le merci si spostano da un luogo ad un altro poiché nel mercato di destinazione quel bene ha richiesta e/o è pagato di più. Quindi il trasporto, prima di essere un costo, è un moltiplicatore di valore e lo è tanto di più quanto chi ne ha la proprietà riesce a conoscere il valore di penetrazione del suo bene nei mercati di destinazione finale. Per questo come Anama, Fedespedi e Confetra stiamo da tempo suggerendo ai nostri clienti di utilizzare gli Incoterms, al fine di mantenere il controllo sul trasporto. Negli ultimi mesi abbiamo assistito ad un'impennata dei costi dei noli aerei e marittimi senza precedenti e che si ritiene possa durare ancora per diverso tempo. Tale fattore è giunto inaspettato ed ha avuto un forte impatto sul mercato, anche perché è stato accompagnato da una cronica carenza di spazi. Come categoria abbiamo reagito cercando nuove soluzioni che hanno portato i clienti ad esplorare ambiti fino a poco tempo fa non abituali ricorrendo, ad esempio, al trasporto ferroviario e stradale oppure sostituendosi ai vettori noleggiando aerei o navi per raggiungere qualunque parte del mondo. Da questo punto di vista il ruolo dell'impresa di spedizioni si è esplicitato in tutta la sua strategicità; in questi mesi le imprese di spedizioni hanno potuto dimostrare la loro flessibilità, professionalità e soprattutto la loro creatività, garantendo un servizio di trasporto nuovo, cercando di mitigare i costi per continuare a garantire la competitivà del prodotto. Chi è riuscito a reagire prontamente, a garantire spazi e costi congrui ha sicuramente offerto un servizio essenziale per il proprio cliente. In questa fase i costi sono comunque esplosi e la clientela ha dovuto verificare se i prodotti nei mercati di destino fossero ancora convenienti, ovvero se l'incremento dei costi li avesse messi fuori mercato. Lo stesso discorso vale per l'import: è ancora vantaggioso produrre nei Paesi a basso costo? Oppure, da un'analisi costi-benefici, si evince che sia nuovamente conveniente riportare la produzione in Italia o comunque in Paesi più vicini? Un altro aspetto che stiamo verificando con la clientela riguarda l'impossibilità di certe merci di continuare ad utilizzare la via aerea a causa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dell'incremento dei costi. Nello stesso tempo non si può utilizzare la via mare a causa dei tempi di trasporto troppo lunghi nonché per l'esplosione dei costi ma, ancora più importante, per la carenza di spazi sulle navi, per cui i clienti restano spiazzati. Questa instabilità, resa ancora più forte dalla pandemia e dal quadro geopolitico attuale, ha ripercussioni negative sul commercio mondiale. Ad oggi è difficile conoscere l'effetto complessivo poiché si fa fatica a distinguere gli effetti della pandemia da quelli dovuti al quadro geopolitico mondiale. Potremo avere un'idea più precisa nel 2022 quando, ci auguriamo tutti, la pandemia dovrebbe ridurre i propri effetti. Nel frattempo, sono intervenute due novità importanti: innanzitutto la presentazione del PNRR italiano alla UE, che prevede lo stanziamento di oltre 200 miliardi di euro per i prossimi 5 anni da investire in Italia. Queste risorse potranno anche indurre diverse imprese italiane a riportare la produzione su suolo nazionale, così come potrebbero favorire l'arrivo di investitori stranieri pronti a scommettere sul nostro Paese. Il clima di fiducia che si respira in Italia dall'arrivo al Governo di Mario Draghi è palpabile e la sua autorevolezza nel contesto europeo e mondiale non può che giovare al nostro sistema economico. Ci auguriamo che questa fiducia sia mantenuta anche nei mesi ed anni a venire e che porti alla concretizzazione dei piani stabiliti. La seconda novità importante si inserisce nel quadro geopolitico attuale, che è in fibrillazione: è di qualche giorno fa la notizia che il G7 intende creare una sorta di lega delle democrazie per contrastare le minacce e le sfide che vengono dai regimi autoritari, in primo luogo la Russia e la Cina. Questo percorso, la cui direzione è degli Stati Uniti d'America e della Gran Bretagna, può portare ad un livello superiore le tensioni oggi esistenti nello scacchiere mondiale. Molto probabilmente non tarderà ad arrivare una risposta da Cina e Russia, in una possibile escalation che, con l'arrivo di Biden, si pensava potesse essere fermata. Al momento il commercio mondiale non pare risentirne più di tanto: i traffici ci sono anche perché anni di globalizzazione non possono essere cancellati dall'ultimo periodo di tensioni. Mai come oggi però, a mio avviso, il mondo dei trasporti deve seguire con attenzione l'evoluzione geopolitica poiché sono possibili cambiamenti importanti alle porte.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Emilia-Romagna Intermodal Cluster: il 7 luglio a Bologna le imprese raccontano la propria intermodalità

ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster), è un network collaborativo di imprese che rappresentano i principali gestori di infrastrutture intermodali e la Regione Emilia-Romagna. Tra gli obiettivi primari del cluster ci sono la **crescita del sistema intermodale emiliano romagnolo**, sia nel mercato nazionale che internazionale, e il sostegno al rafforzamento delle competenze del settore.

ER.I.C., con il supporto di Fondazione ITL, ha organizzato **per il 7 luglio 2021 dalle h.9:00 un evento on-line dove interverranno importanti manager di imprese attive sul territorio regionale**, che racconteranno le loro esperienze di successo nello sviluppo di progetti di trasporto ferroviario merci.

Per poter ricevere il link di accesso al collegamento streaming la registrazione è obbligatoria. Seguire le istruzioni riportate alla pagina web dell'evento : https://www.fondazioneitl.org/convegno-alleanza-regionale-per-il-trasporto-ferroviario-delle-merci/

In una regione con un settore manifatturiero d'eccellenza (25.1% del totale degli addetti contro una media italiana del 18.4%, ed europea del 15.4%), vocata all'internazionalizzazione (la prima regione per export per capita) e aperta all'attrazione di nuovi investimenti esteri, **promuovere il riequilibrio modale del sistema di trasporto merci è una priorità condivisa tra industria, imprese del settore dell'intermodalità ferroviaria e istituzioni.**

Durate il convegno (di cui SUPPLY CHAIN ITALY è media partner) verrà lanciata "l'Alleanza regionale per il trasporto ferroviario delle merci", ossia un'iniziativa di collaborazione tra mondo dell'impresa, che domanda servizi di trasporto, i fornitori di servizi intermodali, che propongono soluzioni alternative al tutto strada, e le istituzioni, che sul territorio pianificano e supportano il potenziamento delle infrastrutture di trasporto e politiche d'incentivazione al trasporto ferroviario merci. La convergenza di queste forze verso un trasporto merci a ridotto impatto ambientale, sicuro ed affidabile, in linea con le principali politiche nazionali ed europee tratteggeranno le linee di sviluppo del settore dell'intermodalità per il futuro.

Supply chain manager di imprese leader di diversi settori, che spaziano dall'alimentare alla meccanica e alla chimica, racconteranno i loro casi di successo riguardo lo sviluppo di servizi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'obiettivo del convegno è stimolare il dibattito nel mondo imprenditoriale regionale riguardo la promozione di azioni collaborative di aggregazione dei volumi, a sostegno dello shift modale e della diffusione di una cultura orientata al cambio delle rese (franco fabbrica). Il valore dell'iniziativa risiede nell'ascoltare le testimonianze dirette dei manager delle aziende su come, attraverso un efficientamento dei processi aziendali a monte, si sia arrivati a sviluppare servizi intermodali efficienti e puntuali, e di come l'attenzione all'intermodalità sia ormai divenuta espressione di un modo di fare impresa anche attraverso la co-progettazione di scali ferroviari in partnership tra pubblico e privato.

La Regione Emilia-Romagna, da sempre impegnata a sostenere il trasporto ferroviario delle merci e pioniera nello sviluppo di leggi d'incentivazione mirate al settore, presenterà le politiche a favore di questa modalità di trasporto in una visione integrata tra azioni per un trasporto a basso impatto ambientale, azioni a sostegno dell'innovazione delle imprese, ed azioni orientate alla qualificazione delle competenze del settore.

Durante il convegno verrà presentato, inoltre, il booklet promosso da ER.I.C., curato da Fondazione ITL, dal titolo "La logistica ferroviaria opportunità di lavoro, competenze e percorsi professionalizzati" volto a testimoniare l'importanza che la logistica ferroviaria ed il trasporto intermodale rivestono sulla scena economica e sociale contemporanea, generando concrete opportunità di specializzazione in un settore dinamico e ricco di possibilità.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

confetra 75° Dal 1946

Data 18/06/21

Pagina 3

Foglio 1/1

GETTYIMAGES

Il ponte San Giorgio. Costruito sulle "ceneri" del Morandi il nuovo viadotto è il simbolo della ripartenza della città di Genova dopo il dramma del crollo

Logistica e hi tech, il piano green per dare futuro alla Val Polcevera

Sviluppo. Il progetto è degli spedizionieri genovesi ed è condiviso da Comune e Autorità portuale
Insediamento di attività smart in regime di zona logistica semplificata l'obiettivo dell'iniziativa

Raoul de Forcade

La Val Polcevera, cioè l'area di Genova che è stata teatro del crollo del viadotto Morandi e dalla rapida ricostruzione di un altro ponte, chiamato significativamente San Giorgio (simbolo, anche nell'antica Repubblica marinara, del coraggio e della fede capaci di sconfiggere persino un drago), potrebbe ospitare una *Green logistic valley*. Ossia un'area che, dotata anche di un regime doganale e amministrativo semplificato e agevolato, consenta di favorire l'insediamento in zona di attività smart, relative, ad esempio, ad automazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Attività, insomma, in armonia con le linee guida del piano Next generation Ue e del nostro Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) redatto per accedere alle risorse stanziate dall'Europa.

Il piano di Spediporto

Il progetto della *Green logistic valley* è stato messo a punto da Spediporto, l'associazione che raggruppa gli spedizionieri genovesi.

Il piano, che punta alla trasformazione della Val Polcevera in un'area logistica strategica ed è portato avanti in collaborazione con le istituzioni cittadine, in particolare Autorità di sistema portuale e Comune di Genova, e condiviso da molte categorie economiche e sociali della città, si innesta su quanto statuito dalla legge 130/2018. Norma nata dal cosiddetto decreto Genova, firmato dal Governo Conte dopo il crollo del Morandi, con l'intento anche di risarcire la città dal danno subito.

La zona logistica semplificata

La legge, all'articolo 7 comma 1, prevede l'istituzione di una Zls (zona logistica semplificata) che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure. La finalità della norma è di rafforzare il sistema portuale e logistico che garantisce grandi ricadute sul tessuto economico-sociale della Regione.

Dal 2018 l'iter per la creazione della Zls è andato a rilento. Tuttavia il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini, di recente ha spiegato che il piano strategico della Zls è pronto ed è stata inviata a Roma la nota, firmata dalle istituzioni locali, per la designazione del commissario straordinario; ogni Zls, infatti, ne deve avere uno nominato dal Governo.

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

Il reshoring

Dunque «una zona logistica "rafforzata" del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Val Polcevera – sottolinea Botta - può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto *reshoring*».

GIAMPAOLO BOTTA
Direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi

La zona franca doganale

E si parla di Zls rafforzata perché avendo, il piano relativo a Genova, la connotazione di un progetto pilota, «potrebbe essere arricchito – dice Botta - mediante la creazione, all'interno della Zls, di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale e immediatamente retroportuale. La nostra idea è quella di arricchire e dotare la Zls di un doppio corridoio doganale controllato»; questo consentirebbe, si legge nel progetto di Spediporto, «lo spostamento tracciato, e dunque in piena sicurezza doganale, di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'aeroporto Cristoforo Colombo che potranno essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato, collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova e il suo retroporto di primo miglio, localizzato appunto in Val Polcevera».

Gli spazi per nuove attività

Qui sono ad oggi presenti, e non sfruttati. chirisce il testo del progetto, oltre due milioni di metri quadri di spazi da destinare a nuove attività tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali e così via. «Un container sbarcato in uno dei terminal genovesi o in aeroporto - chiarisce Botta - potrebbe essere trasferito, in assenza di adempimenti doganali, presso un qualsiasi magazzino ricompreso nell'area, utilizzando un corridoio doganale controllato, stradale o ferroviario. Una volta lì, il contenitore potrebbe essere aperto e la merce lavorata, manipolata, etichettata, assemblata, personalizzata e, a quel punto, riesportata».

La blue economy, conclude Botta, «si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta, in futuro, da un sempre crescente ruolo della smart technology».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il gruppo Laghezza vara un nuovo terminal a terra e punta sulle acquisizioni

Project cargo
Nel mirino

Un nuovo polo logistico, il terzo, entrato nella piena operatività a fine maggio alla Spezia e l'obiettivo di espandere le proprie attività in altri porti del Tirreno (Genova e Livorno) e dell'Adriatico (Venezia e Trieste); nonché due operazioni di acquisizioni societarie allo studio. Il gruppo spezzino Laghezza si prepara ad affrontare con piglio proattivo i venti di ripresa del mercato post Covid.

«Puntiamo ad espanderci - afferma Alessandro Laghezza, patron dell'azienda e presidente di Confetra Liguria - nei settori che ormai caratterizzano il gruppo: quello storico delle spedizioni doganali, iniziato da mio padre, che è il *core business*, e quello della logistica e dei trasporti, che è farina del mio sacco. Noi siamo in grado di movimentare qualsiasi merce, dal prodotto siderurgico al vino, fino alle auto da collezione».

Oggi la società conta «circa 180 dipendenti diretti - spiega l'imprenditore - che arrivano a 250 se si conta anche la forza lavoro della cooperativa specializzata che opera in esclusiva per noi. Nella nostra organizzazione poi si inserisce l'azienda di trasporto Tie, di cui deteniamo il 42,5%, con altri 250 lavoratori. Complessivamente, dunque, sfioriamo i 500 addetti. E quest'anno, pur non trattando i noli marittimi, settore che ha avuto una crescita esponenziale nell'ultimo periodo, prevediamo un aumento del fatturato a 35-36 milioni di euro come Laghezza, che dovrebbero raddoppiare a circa 70 includendo anche Tie».

Si tratta, aggiunge, «di previsioni certamente ottimistiche ma suffragate dal fatto che nel 2020, nonostante il Covid, la Laghezza ha fatturato 31 milioni, due in meno del 2019, ma con una redditività in crescita. Insomma, è stato un anno difficile ma tutto sommato positivo».

Proprio questo *mood* ha contribuito ad accelerare le operazioni per mettere in operatività il terminal 3 del gruppo, «che ci serve – afferma Laghezza – per trattare prodotti siderurgici ma soprattutto per fare project cargo (cioè carichi per trasporti eccezionali, *ndr*) che è un settore su cui è nostro interesse operare. L'area di 10mila metri quadrati che abbiamo affittato per realizzarvi il terminal è a soli 2 chilometri dal porto, in una zona che è particolarmente adatta per movimentare i pezzi di grandezza eccezionale, perché consta di un capannone di 2mila metri quadrati ma soprattutto di un piazzale di 8mila collegato al porto con una viabilità che non presenta ostacoli per il trasporto di pezzi "fuori sagoma". Un problema che invece esiste col retroporto di Santo Stefano Magra, naturale sbocco logistico dello scalo di La Spezia, dal quale è diviso da una galleria».

Proprio a Santo Stefano, sorge «il nostro terminal 1 - sottolinea l'imprenditore - è una struttura *general purpose* di 20mila metri quadrati, di cui 10.800 coperti, con magazzini doganali dove vengono effettuati riempimenti e svuotamenti di container e altre lavorazioni delle merci. Poco lontano da Santo Stefano, a Ceparana, c'è il nostro terminal 2, di 7mila metri quadrati, di cui 2mila di magazzini e 5mila di spazi esterni, dedicato allo stoccaggio della merce a lunga giacenza e a servizi accessori come la fumigazione, contro la cimice asiatica, dei container in export verso Australia e Nuova Zelanda, Paesi che richiedono quel trattamento».

ALESSANDRO LAGHEZZA
È alla guida del gruppo omonimo e presidente di Confetra Liguria

Ma il gruppo punta anche su nuove acquisizioni: «Stiamo trattando - dice Laghezza - l'acquisto di aree per aprire uffici e magazzini in altri porti: ci interessano Genova, Livorno e Venezia, dove siamo già presenti come spedizionieri doganali, e Trieste. Guardiamo a questi scali per uno sviluppo nel settore logistico. Poi siamo in trattativa per due operazioni di acquisizioni societarie che riguardano aziende sia di operazioni doganali sia di logistica: nel nostro settore, in questo momento, c'è un grande risiko sottotraccia».

—**R.d.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADDETTI

500

L'occupazione
Il gruppo Laghezza conta 180 dipendenti diretti, che arrivano a 250 se si conta anche la forza lavoro della cooperativa specializzata che opera in esclusiva per la società. Del ciclo produttivo, però, fa parte anche l'azienda di trasporto Tie, con altri 250 lavoratori. In totale quindi si raggiungono i 500 addetti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra 75° Dal 1946

Data 19/06/21
Pagina 9
Foglio 1/1

Far West logistica

Nel settore esploso con i lockdown diritti calpestati tra contratti pirata e una giungla di subappalti
"È la dittatura delle consegne e noi siamo gli ostaggi"

IL DOSSIER

FRANCESCO SPINI
INVIATO A BIANDRATE (NOVARA)

Dici logistica e viene in mente l'anno della pandemia, l'esplosione del commercio elettronico. «Una benedizione per il settore, una maledizione per noi», sintetizza Pape Ndiaye, responsabile a Milano di un sindacato, il Si Cobas, che ha dichiarato guerra ai signori dei pacchi. E mentre a Novara piange Adil Belakhdim, collega finito sotto le ruote di un camion, usa parole novecentesche per descrivere la modernità: «I padroni per loro natura sono sfruttatori, ma nella logistica a loro tutto viene concesso, le istituzioni non muovono un dito. Sa perché? Perché all'80% i lavoratori che smistano i pacchi sono immigrati. Sono tenuti con il ricatto del permesso di soggiorno. Devono tacere e lavorare: niente orari, niente straordinari, niente diritti. Tutti accomunati dalla dittatura delle consegne».

"Ci trattano così perché siamo immigrati Ricattati per il permesso di soggiorno"

La logistica è un animale strano. È un settore importante, da sola vale il 9% del Pil, e impiega un variegato mondo di quasi 970 mila addetti. Ma regna il caos, soprattutto nei magazzini dove la merce viene stoccata, prima di riprendere il viaggio. Un mondo in cui «si stanno verificando troppi episodi d'intimidazione e di violenza», denuncia anche il numero uno della Cgil, Maurizio Landini. Un settore, dove «anche per effetto del ricorso ad appalti e subappalti, e dell'applicazione di contratti pirata, i diritti e le tutele fondamentali dei lavoratori sono continuamente calpestati, in un clima spesso da Far West».

Ci sono nomi nuovi, l'handling, per mestieri vecchi come quello dei facchini. Più di 400 mila anime, moltissimi sono stranieri: egiziani, marocchini, indiani... Storie dimenticate di sofferenza quotidiana, arrivate agli scontri e alla violenza. Eppure nemmeno un mese fa è stato approvato il nuovo contratto collettivo di lavoro che a regime riconosce un aumento di 104 euro, lasciando inalterate le tutele. «Tutele per chi le ha», taglia corto Andrea («meglio non fare cognomi»), che lavora a Novara in un grosso gruppo e che collaborava con il sindacalista caduto a Biandrate per far rispettare i diritti: «Tanta gente anche qui dovrebbe lavorare 8 ore e ne lavora 12, e non ha nemmeno un vero diritto di sciopero. I sindacati confederali stanno con i padroni. Noi siamo soli».

In realtà i sindacati più rappresentativi, in questa giungla di subappalti, si sentono le mani legate. «Le criticità nella logistica sono iniziate da quando le aziende hanno messo fuori mercato il sindacato confederale – osserva Salvatore Pellecchia, segretario generale della Fit-Cisl – quando alcune aziende hanno cominciato a non rispettare più gli accordi e i contratti cercando un maggior profitto. Questo fa sì che la filiera della logistica si è frammentata e nell'ambito di questa polverizzazione si sono insediate situazioni con contratti concepiti per altre realtà con un certo risparmio per i committenti». Un quadro desolante di sommersi e salvati studiato anche nelle università. Michele Faioli, giuslavorista della Cattolica di Milano, sa bene cosa succede dentro quei capannoni: «Nella catena dei subappalti – spiega – il contratto collettivo nazionale non viene applicato pienamente, talvolta proprio per nulla». Ci sono cooperative di lavoratori che nascono «solo per vincere appalti e subappalti» e che «applicano contratti che comportano un costo del lavoro più basso anche del 40%». Sono lavoratori deboli, spesso migranti «con cui è difficile interagire, non sindacalizzati o legati a sigle minori». E così le clausole sociali – i diritti dei lavoratori, in sostanza – diventano un optional «ed è difficile per questi lavoratori ottenerne l'esigibilità»: non bastano gli ispettori del lavoro. In questo settore «matrioska», dove le aziende più grandi contengono subappaltatori più piccoli fino a perdersi in gruppuscoli senza controllo vige lo scaricabarile. «Nella migliore delle ipotesi – dice Pellecchia – ci troviamo di fronte a colossi come Amazon che si rifugiano dietro all'impostazione secondo cui loro non c'entrano niente, loro sono solo il magazzino e gli altri i fornitori. Andrebbero rese chiare le responsabilità». I rappresentanti delle imprese mostrano buona volontà: «Quella accaduta a Biandrate è una tragedia che ci obbliga tutti a fermarci per capire cosa possiamo fare affinché certe cose non accadano più», afferma Umberto Ruggerone, neo presidente di Assologistica, che rappresenta 260 imprese del comparto. «Questo è un settore che ha vissuto, in alcune aree di attività, un incremento tumultuoso». Non solo. «Pensi che il contratto di logistica nemmeno è previsto nel codice civile. In un contesto in cui le regole non sono chiare è facile che accadano cose non trasparenti». Gli argomenti da sistemare non mancano. «Quello degli stranieri fuori dalle regole è di certo un problema, in un mondo dove però c'è l'esigenza di far fronte a richieste del mercato anche di notte o nelle festività. Da tempo ci siamo posti l'obiettivo di approfondire la contrattualizzazione, i subappalti. Siamo a completa disposizione del ministro Orlando».

Non tutto è male, nella logistica. Anzi. «Negli ultimi anni il settore ha fatto molta innovazione tecnologica, ha migliorato il servizio: sparare sulla logistica è come sparare sull'edilizia perché ci sono i subappalti.

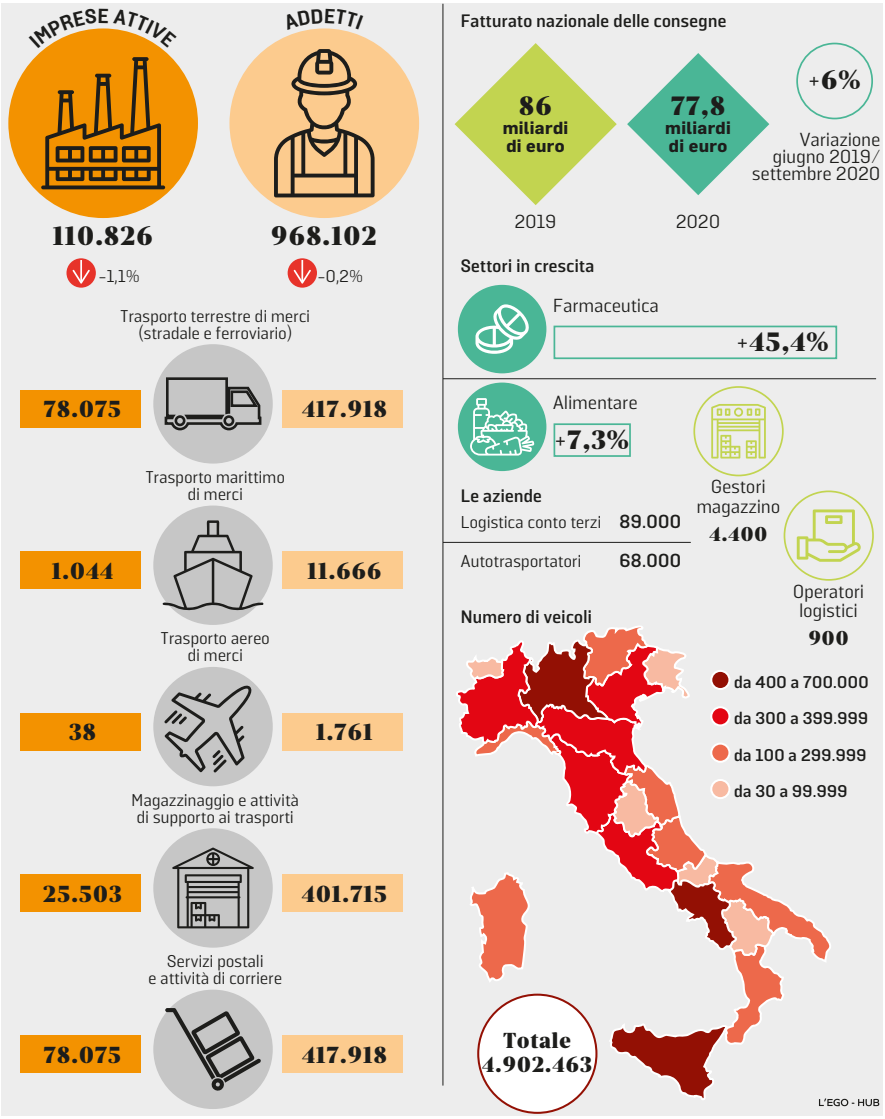
Tra il 20 e il 40% degli acquisti online viene restituito intasando i magazzini

Il Politecnico di Milano "Il comparto non è adatto a soddisfare la domanda con efficacia"

Bisogna fare attenzione», avverte Luca Lanini, professore di logistica alla Cattolica. Ma è chiaro che «l'e-commerce e il suo boom hanno creato un enorme surplus di traffico che qualcuno tampona», anche in modo non ortodosso. «Occorre vigilanza delle aziende-clienti. Ma anche maggior consapevolezza da parte dei consumatori: lo sa che il peso dei resi, la merce che torna indietro nel commercio elettronico, in alcuni casi va dal 20 al 40%?». Per provare a casa abiti o scarpe di tre taglie diverse le famiglie intasano interi magazzini, con picchi di superlavoro estremo. L'esplosione dell'e-commerce, concorda Alberto Grando, professore di Operations management alla Bocconi, «ha messo pressione su un sistema che aveva dei problemi strutturali precedenti come un'estrema frammentazione e una certa arretratezza delle logiche gestionali». La verità, aggiunge Damiano Frosi, direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, «è che non c'è ancora una logistica dimensionata per soddisfare la domanda in maniera efficace». Una domanda complessa, con «ordini sempre più piccoli». Occorre «lavorare di più su dati e automazione». Ci salveranno i robot. Che importa a loro dei diritti, dopotutto? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL BOOM DEL COMPARTO LOGISTICA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Lavoro: Confetra, basta strumentalizzazioni sulla logistica

(ANSA) - ROMA, 20 GIU - "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalità" quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". Lo dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini a proposito degli incidenti dei giorni scorsi, sottolineando che "non accettiamo fuorvianti strumentalizzazioni".

"Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio", firmato "da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL tra i contratti leader". In più già "da 3 anni" sono stati regolamentati dal contratto i rider.

"La Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi". Chi invece "si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminale che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile".

"Sono 10 anni che Confetra si batte per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli. Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando", ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti. Collaboriamo con le Prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale". (ANSA).

GAS-COM
20-GIU-21 14:06 NNNN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nicolini (Confetra): "Strumentalizzazioni fuorvianti, il nostro CCNL é garanzia di regole"

LINK: https://www.corrieremarittimo.it/logistic-transport/nicolini-confetra-strumentalizzazioni-fuorvianti-il-nostro-ccnl-e-garanzia-di-regole/

20 Jun, 2021 "NON ACCETTIAMO FUORVIANTI STRUMENTALIZZAZIONI. IL NOSTRO CCNL GARANZIA DI REGOLE E BUONA OCCUPAZIONE. LO APPLICHINO TUTTI" Lo dice il presidente di Confetra, Nicolini. ROMA - "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalità" quasi come se l'intero Settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". E' quanto dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini a proposito degli incidenti dei giorni scorsi. "Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio. Tra l'altro l'unico CCNL privato firmato da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL trai contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio Contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta" afferma ancora Nicolini. "La Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto ed auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l'altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il Settore". "Quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili - insiste il presidente di Confetra - nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l'intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l'intera produzione agricola e vitivinicola dell'industria del Food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo nel nostro ambito ci si debba prestare a questa impropria sovrapposizione tra casi patologici da condannare e intero settore. Ed anche qui, eviterei di partecipare alla vulgata che tutto mischia e tutto confonde. Gli scontri di Lodi sono

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

maturati contro il processo di internalizzazione che una nota azienda del Settore sta conducendo. Ma non dovrebbe proprio questo essere uno degli obiettivi dei lavoratori? È chiaro che sotto c'è qualcosa di torbido, e c'entra ben poco il tema sindacale. Gli incidenti di ieri sono invece avvenuti alla Lidl, ed è questione lavoristica che attiene alle regole della GDO: altro settore, altro CCNL, altre dinamiche, altre regole". In chiusura, Nicolini commenta che "sono 10 anni che Confetra si batte per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro, proprio per coinvolgere le Istituzioni in una più stringente strategia di prevenzione e repressione dei fenomeni di malaffare, ed a tutela della stragrande maggioranza di imprese sane. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto alle Istituzioni norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli. Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando", ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti accedendo rapidamente ad atti ed informazioni sui potenziali partner...sennò c'è poco da vigilare. Collaboriamo con le Prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale. Siamo una grande e seria Organizzazione che da anni cerca di fare la sua parte, con metodo, proposte e rigore, sul tema".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TIRRENO

confetra Dal 1946

Data 20/06/21

Pagina 17

Foglio 1/2

L'INIZIATIVA

«Porto, noi fuori dal Recovery Ora la città si faccia sentire»

Articolo Uno manda in campo Bersani e invita la città a fare quadrato Domani incontro con il presidente della Regione, le istituzioni e le forze sociali

LIVORNO. «Non è pensabile che il piano nazionale costruito sui soldi del Recovery Fund snobbi così Livorno, inteso come città e come porto, tutta la costa e perfino l'insieme della Toscana». **Leonard Conforti**, segretario territoriale di Articolo Uno, si guarda bene dallo sventolare la bandiera del campanilismo ma mette l'accento sugli effetti paradossali che ha questa trascuratezza: da un lato, il Paese attraverso le scelte del governo destina 200 milioni di euro alla Darsena Europa e ne inserisce la realizzazione fra le grandi opere per le quali è stato nominato un commissario così da avere una sorta di corsia preferenziale; dall'altro, lascia a metà la propria decisione perché poi non finanzia l'altra parte delle infrastrutture - quelle lato terra, soprattutto ferroviarie - che consentono di far arrivare la merce fino alle banchine o, viceversa, inviarla a destinazione una volta sbarcata.

Se Articolo Uno mette l'accento su quest'aspetto è per lanciare la propria iniziativa in cartellone per domani alle 16,30 nella sala conferenze del Lem (Palazzo dei Portuali). Protagonisti: l'ex ministro **Pier Luigi Bersani**, presidente di Articolo Uno e il leader regionale del partito **Simone Bartoli**, la sottosegretaria **Maria Cecilia Guerra** e il presidente della Regione **Eugenio Giani**, il sindaco **Luca Salvetti**. Oltre a questi interventi, si aggiunga la tavola rotonda – coordinata dal direttore del Tirreno **Stefano Tamburini** – che vede di scena il numero uno dell'Authority **Luciano Guerrieri**, il presidente della Confindustria **Piero Neri**, il leader Cgil **Fabrizio Zannotti**, l'assessora comunale **Barbara Bonciani**, il deputato livornese Pd **Andrea Romano** e l'esponente di Confetra e Spedimar, **Gloria Dari**.

Alla presentazione dell'iniziativa, oltre a Conforti e a Bartoli, erano presenti dirigenti di Articolo Uno come **Marco Susini**, **Valeria Luppichini** e **Monica Bellandi**. Tutti d'accordo nel sottolineare che questa non è una rivendicazione localistica: la funzionalità del porto di Livorno – viene sottolineato – è essenziale non solo alla città ma alla competitività dell'export che è tanta parte del valore aggiunto delle imprese toscane.

Non è tutto: c'è anche un problema di diseguaglianze da ridurre. Se la velocità di crescita della Toscana Costiera – queste le parole di Bartoli e Conforti – è meno della metà di quello dell'area fiorentina, vuol dire che c'è da agire per recuperare questo divario. Per i due dirigenti di Articolo Uno proprio in questo senso va «l'azione del piano finanziato dall'Europa che costruisce finalmente una prospettiva di spesa pubblica per colmare i divari nel segno della solidarietà».

Per Bellandi non si tratta di «presentare il solito elenco di la mentazioni»: c'è da mettere in piedi «una nuova consapevolezza del nostro territorio che deve avere il coraggio di alzare la voce e dire quel che non va, facendo fronte comune».

Lo ripete anche Susini: «In porto bisogna ricostruire un senso di comunità. E andare a cercare i traffici anziché continuare a strapparseli l'un l'altro litigando». —

M.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TIRRENO

confetra Dal 1946

Data 20/06/21

Pagina 17

Foglio 2/2

Da sinistra: Simone Bartoli, Leonard Conforti, Valeria Luppichini, Marco Susini (DANIELE STEFANINI / SILVI)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

Data 20/06/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Lavoro, Confetra: “Basta strumentalizzazioni sulla logistica”

"Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio"

Roma - "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalità" quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". **Lo dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini a proposito degli incidenti dei giorni scorsi,** sottolineando che "non accettiamo fuorvianti strumentalizzazioni".

"Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio", firmato "da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL tra i contratti leader". In più già "da 3 anni" sono stati regolamentati dal contratto i rider. "la Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio **per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne.** Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi". Chi invece "si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminale che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile".

"Sono 10 anni che Confetra si batte per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli. **Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando",** ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti. Collaboriamo con le Prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

confetra 75° Dal 1946

Data 20/06/21
Pagina 1
Foglio 1/3

Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la n
acconsenti al loro impiego. Ok

TORNA SU

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

20 Giugno 2021 — News

Presa di posizione di Confetrra dopo gli incidenti davanti alla Lidl

Non si infanghi la logistica italiana

di Redazione

"Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalità" quasi come se l'intero Settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". E' quanto dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini a proposito degli incidenti davanti alla Lidl di Biandrate.

"Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio. Tra l'altro l'unico CCNL privato firmato da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL trai contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio Contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta" afferma ancora Nicolini.

"La Legge poi prevede la possibilità di servirsi anche di contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto ed auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l'altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il Settore".

"Quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili – insiste il presidente di Confetra – nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l'intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l'intera produzione agricola e vitivinicola dell'industria del Food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo

Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la n
acconsenti al loro impiego. OK

TORNA SU

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

settore.
Ed anche qui, eviterei di partecipare alla vulgata che tutto mischia e tutto confonde. Gli scontri di Lodi sono maturati contro il processo di internalizzazione che una nota azienda del Settore sta conducendo. Ma non dovrebbe proprio questo essere uno degli obiettivi dei lavoratori? È chiaro che sotto c'è qualcosa di torbido, e c'entra ben poco il tema sindacale. Gli incidenti di ieri sono invece avvenuti alla Lidl, ed è questione lavoristica che attiene alle regole della GDO: altro settore, altro CCNL, altre dinamiche, altre regole".

In chiusura, Nicolini commenta che "sono 10 anni che Confetra si batte per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro, proprio per coinvolgere le Istituzioni in una più stringente strategia di prevenzione e repressione dei fenomeni di malaffare, ed a tutela della stragrande maggioranza di imprese sane. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto alle Istituzioni norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli. Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando", ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti accedendo rapidamente ad atti ed informazioni sui potenziali partner...sennò c'è poco da vigilare. Collaboriamo con le Prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale. Siamo una grande e seria Organizzazione che da anni cerca di fare la sua parte, con metodo, proposte e rigore, sul tema".

Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la n
acconsenti al loro impiego. OK

TORNA SU

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

portoravennanews.com

confetra Dal 1946

Data 20/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Trasporti, Logistica

Roma
20 Giugno 2021

Confetra, basta strumentalizzazioni sulla logistica

Nocilini: "Il nostro comntratto si applica 1 milione di lavoratori"

20 Giugno 2021 - Roma - "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalit " quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". Lo dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini a proposito degli incidenti dei giorni scorsi, sottolineando che "non accettiamo fuorvianti strumentalizzazioni".

"Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed il secondo pi grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio", firmato "da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL tra i contratti leader". In pi gi "da 3 anni" sono stati regolamentati dal contratto i rider.

"La Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi". Chi invece "si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminale che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile".

"Sono 10 anni che Confetra si batte per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere pi affidabile e certificabile le selezioni delle societ appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come gi avviene per il Settore Edile. Abbiamochiesto norme pi severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianit e delle soglie minime di fatturato, e di rendere pi incisivi i controlli. Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando", ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti. Collaboriamo con le Prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalit fino ad ora promossi sui territori dal Viminale".

© *copyright Porto Ravenna News*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ShipMag.

confetra Dal 1946

Data 20/06/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Tragedia a Biandrate, Confetra: “No alle speculazioni”. Federlogistica: “Forti responsabilità dello Stato”

Milano – **Grandi affari** e **molti conflitti**. Sono questi i due luoghi comuni che spesso vengono associati al mondo della logistica: un settore che in Italia vale il 9% del Pil ed è uno di quelli che ha continuato a crescere anche durante il lockdown per il ricorso dei cittadini ai servizi di eCommerce.

La conflittualità nel settore della logistica nasce dall’esternalizzazione dei servizi. Ci sono dipendenti con contratti negoziati con i sindacati e i dipendenti dell’appaltatore che hanno un altro contratto. Sempre più spesso negli ultimi mesi, picchetti di operai licenziati da qualche cooperativa, si sono scontrati con altri lavoratori, fino al tragico evento di venerdì scorso intorno alle 7.30 di mattina, di fronte ai cancelli della **Lidl di Biandrate** (Novara) durante una manifestazione sindacale organizzata da Si Cobas.

Un autotrasportatore di 25 anni, che voleva uscire dal magazzino con il proprio mezzo, ha forzato il posto di blocco della protesta travolgendo uno dei lavoratori, rappresentante sindacale, e trascinandolo sull’asfalto per una ventina di metri. **Adil Belakhdim**, questo il nome della vittima, 37 anni di origini marocchine, è morto sul colpo. Il conducente, che durante la fuga ha urtato anche altri due manifestanti ferendoli, è scappato senza prestare soccorso e, grazie alle telecamere di videosorveglianza, dopo circa un’ora è stato fermato in autostrada dai carabinieri e condotto in caserma per l’interrogatorio.

L’incidente di venerdì scorso ha acceso di nuovo i riflettori sul mondo della logistica, considerato da più parti come una sorta di Far West. In primis, dal “Patto d’azione anticapitalista” a cui aderiscono diverse sigle a partire dal **Si Cobas**, di cui il sindacalista ucciso era coordinatore interregionale. Denuncia sollevata ancora ieri durante il sit- in in piazza della Repubblica e poi urlata durante il corteo fino a piazza Vittorio a Roma organizzato a sostegno dei lavoratori della logistica e per protestare dopo la morte di Adil.

“Gli incidenti di venerdì scorso sono avvenuti alla Lidl, ed è questione lavoristica che attiene alle regole della GDO: altro settore, altro CCNL, altre dinamiche, altre regole. Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema “legalità” quasi come se l’intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi”, obietta **Guido Nicolin**i, presidente di Confetra.

“Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d’Italia dopo quello del Commercio. Tra l’altro l’unico CCNL privato firmato da tutte le confederazioni datoriali e sindacali, e classificato dal CNEL trai contratti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

leader – afferma **Nicolini –**. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta".

Nicolini rilancia una "vecchia" proposta di **Confetra**: "Sono 1' che ci battiamo per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro, proprio per coinvolgere le istituzioni in una più stringente strategia di prevenzione e repressione dei fenomeni di malaffare, ed a tutela della stragrande maggioranza di imprese sane".

Scende in campo anche **Federlogistica-Conftrasporto** per voce del suo presidente Luigi Merlo sulla tragedia di venerdì scorso e lo fa per chiamare in causa "le forti responsabilità dello Stato e di un apparato pubblico, che ha consentito per anni la nascita di finte cooperative basate sullo sfruttamento del lavoro; ha reso possibile lo strangolamento, frutto di una assurda parcellizzazione, dei piccoli operatori costretti a subire le inefficienze infrastrutturali e l'assenza di qualsiasi pianificazione nella distribuzione urbana nelle grandi città; ha considerato, con corresponsabilità del mondo industriale, la logistica alla stregua di un optional".

Di qui la proposta di **Federlogistica** di "una certificazione obbligatoria di tutte le imprese della filiera, di istituzione di un Albo nazionale delle imprese della logistica con criteri molto selettivi e con conseguente esclusione da ogni attività delle realtà che non hanno i requisiti minimi. Infine solo una grande alleanza del mondo della logistica sana con le organizzazioni sindacali è la chiave per per isolare chi prospera nella giungla".

"È paradossale che oggi – sottolinea **Merlo** – si tenti di delegare la responsabilità di questo sfascio a grandi gruppi internazionali che sono scesi nel nostro Paese e operano secondo regole del gioco industriali, regole nelle quali lo sfruttamento de lavoro, il lavoro nero e la terziarizzazione a soggetti non garantiti, non può rientrare e non rientra nei loro schemi organizzativo".

"È invece venuto il momento – prosegue il **presidente di Federlogistica** – che l'apparato pubblico, lo Stato, reciti un mea culpa e faccia i conti con le inefficienze, specchiate da opere infrastrutturali bloccate da anni, da apparati ministeriali insufficienti e non adeguati ai cambiamenti che si sono verificati, nonché da sistemi di controllo inesistenti che denunciamo da anni".

"Sparare oggi colpi a salve nelle direzioni sbagliate colpevolizzando gli unici operatori, quelli grandi – conclude **Luigi Merlo** – che hanno e rispettano regole del gioco, perché queste regole coincidono con l'efficienza del servizio, è terribilmente rischioso e può solo produrre anche per il governo ulteriore confusione e alibi per non intervenire seriamente nel settore".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nicolini (Confetra) sugli scontri nella logistica: “Il problema non è il CCNL”

“Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema ‘legalità’ quasi come se l’intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi”. E’ quanto dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini a proposito degli incidenti dei giorni scorsi.

“Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d’Italia dopo quello del commercio. Tra l’altro l’unico CCNL privato firmato da tutte le Confederazioni datoriali e sindacali, e classificato dal CNEL trai contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta” afferma ancora Nicolini.

“La Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l’appalto di servizio per la gestione dei magazzini e il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto e auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l’altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il Settore”.

Il numero uno della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ricorda che “quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l’intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l’intera produzione agricola e vitivinicola dell’industria del Food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo nel nostro ambito ci si debba prestare a questa impropria sovrapposizione tra casi patologici da condannare e intero settore”.

Poi ancora: “Eviterei di partecipare alla vulgata che tutto mischia e tutto confonde. Gli scontri di Lodi sono maturati contro il processo di internalizzazione che una nota azienda del settore sta conducendo. Ma non dovrebbe proprio questo essere uno degli obiettivi dei lavoratori? È chiaro che sotto c’è qualcosa di torbido, e c’entra ben poco il tema sindacale. Gli incidenti di ieri sono invece

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

avvenuti alla Lidl, ed è questione lavoristica che attiene alle regole della GDO: altro settore, altro CCNL, altre dinamiche, altre regole".

In chiusura, Nicolini commenta che "sono 10 anni che Confetra si batte per un Tavolo permanente sulla legalità nel lavoro, proprio per coinvolgere le Istituzioni in una più stringente strategia di prevenzione e repressione dei fenomeni di malaffare, ed a tutela della stragrande maggioranza di imprese sane. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto alle Istituzioni norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli. Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della 'culpa in vigilando', ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti accedendo rapidamente ad atti ed informazioni sui potenziali partner…sennò c'è poco da vigilare. Collaboriamo con le Prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale. Siamo una grande e se

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

HUFFPOST

confetra Dal 1946

Data 21/06/21

Pagina 1

Foglio 1/2

Coop fantasma e magheggi sui contratti: nella giungla dove è morto Adil

La denuncia del mondo della logistica: "Lo Stato non fa controlli, manca una legge"

By Claudio Paudice

Dietro la morte di Adil Belakhdim, il sindacalista di 37 anni dei SiCobas investito e ucciso dal camionista 25enne Alessio Spaziano mentre manifestava davanti alla Lidl di Biandrate in provincia di Novara, ci sono tutti gli elementi che in molti settori economici hanno reso il lavoro un sinonimo di sfruttamento, il rispetto dei contratti nazionali un orpello dal sapore novecentesco, il taglio dei costi e dei tempi un imperativo categorico per il mondo produttivo moderno. Ma la provincia novarese è soprattutto l'ennesima istantanea del vuoto lasciato da anni di incuria legislativa da parte dello Stato, un fatto su cui concordano sindacati e imprese.

"Quello che abbiamo visto a Biandrate è esattamente quello che non doveva succedere: un lavoratore che manifesta per far valere i suoi diritti, un altro lavoratore pressato dal suo datore che gli mette fretta per le consegne. Davanti a quel magazzino della Lidl insomma i lavoratori sono stati messi l'uno contro l'altro", dice all'HuffPost Danilo Morini della Filt Cgil.

Giungla, Far West, terra di nessuno: le metafore si sprecano per descrivere il mondo della logistica moderna e integrata che consente una programmazione certosina delle consegne, una pianificazione attenta dei costi, e un monitoraggio continuo di quella merce che spesso sembra valere più delle persone. Una narrazione che spesso va a discapito anche delle aziende oneste, la maggior parte: "La logistica conta ufficialmente circa un milione di lavoratori ai quali viene applicato il Contratto Nazionale della Logistica e dei Traporti, il secondo più grande Ccnl privato d'Italia dopo quello del Commercio, e classificato dal Cnel tra i contratti leader, tant'è che viene applicato anche ai rider per liberarli dalle condizioni di sfruttamento in cui spesso si trovano", si sfoga all'HuffPost Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione delle imprese logistiche.

"Qui quello che manca è lo Stato: sono anni che chiediamo interventi normativi per evitare che situazioni come quelle di Biandrate continuino a ripetersi, in maniera più o meno grave", continua Russo. A partire dall'introduzione di un argine alle cooperative spurie che nascono all'occorrenza per accaparrarsi un subappalto e poi sciogliersi subito dopo, sparendo nel nulla.

"Abbiamo chiesto di introdurre il criterio dell'anzianità per affidare i contratti di trasporto o gli appalti di servizi logistici per quanto riguarda la gestione del magazzino solo ad imprese che hanno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

all'attivo un determinato numero di anni di servizio nel settore, per esempio", continua Russo. "Oppure abbiamo chiesto di introdurre un criterio sul fatturato, a dimostrazione o meno della solidità di una impresa che si candida a rilevare certe forniture negli appalti di secondo livello".

Una battaglia, quella della legalità, che le imprese oneste e i lavoratori si trovano a combattere dallo stesso lato della barricata. "Queste cooperative vengono fuori come i funghi, poi a un certo punto non ci sono più. Nel frattempo hanno contribuito a una evasione fiscale in termini di Iva e soprattutto contributiva, tutto a danno della collettività".

Non c'è solo il mancato rispetto degli obblighi contributivi, il peccato originale sembra discendere dalla mancata applicazione del contratto nazionale di categoria, considerato da tutti tra i più tutelanti, e su cui il controllo pubblico spesso viene a mancare. "Quei ragazzi di Biandrate - prosegue Morini della Cgil - erano lì per chiedere il rispetto del contratto di categoria, dei Trasporti, e non quello che veniva loro ingiustamente applicato".

Ovvero quello della grande distribuzione che prevede salari più bassi e minori diritti per i lavoratori della logistica. E non è l'unico che viene affibbiato ai propri dipendenti da chi è guidato solo dalla spasmodica ricerca di minor costi per far lievitare i profitti: "C'è ad esempio il contratto Multiservizi firmato da Cgil, Cisl e Uil che spesso viene usato nel nostro settore per risparmiare e dare ai lavoratori meno diritti - spiega Russo - Col nostro contratto della logistica un facchino guadagna 1800 euro e può arrivare anche a 2000 con annessi e connessi. Col Multiservizi non arriva a superare i 1200 euro".

Ma chi deve vigilare sul rispetto delle norme? Secondo il sindacalista della Cgil, certamente lo Stato ma anche le imprese dovrebbero fare la loro parte: "Purtroppo in Italia abbiamo una debole legge sugli appalti pubblici e una legge inesistente su quelli privati. Non solo, lo Stato non ha mai potenziato l'Ispettorato del lavoro, e tutti gli infortuni che stiamo vedendo in queste settimane nelle fabbriche ne sono una palese dimostrazione. Anzi, lo Stato centrale è andato in direzione esattamente opposta. E chi paga sono le ultime ruote del carro, cioè i lavoratori che si ritrovano con salari inadeguati e scarsi diritti", continua Morini.

Eppure anche le imprese dovrebbero intervenire: "L'articolo 42 del Ccnl prevede che l'impresa, in caso di subappalto, debba affidare il servizio solo a chi applica il Contratto dei Trasporti, pena la risoluzione stessa dell'affidamento. Quando si esternalizza un servizio si può e si deve richiedere il rispetto di determinati requisiti, a partire dal rispetto dei diritti dei lavoratori".

"Purtroppo non è così semplice", dice il direttore generale di Confetra Russo, "spesso ci si lava la coscienza con la *culpa in vigilando* ma la verità è che la legge non ci dà poteri ispettivi. Per fare un esempio, se la società affidante si presenta nella società affidataria per effettuare dei controlli, può tranquillamente essere messa alla porta. Né tantomeno può richiedere di vedere le buste paga per controllare stipendi e ore lavorate dei dipendenti, perché la legge non ce lo consente. E' chiaro - prosegue Russo - che se la ditta A si affida alla ditta B e questa prende in prestito dei lavoratori dalla coop C, la ditta A non potrà mai saperne nulla. Ripeto: chi non fa la sua parte, qui, è lo Stato. Ma basti pensare alla Gdo, la grande distribuzione, che ha in tutto il Paese centinaia di partner e clienti: come possono le piccole e medie imprese italiane controllarli? E' materialmente impossibile".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TIRRENO

confetra Dal 1946

Data 21/06/21

Pagina 3

Foglio 1/1

LIVORNO

Un incontro sul porto e il lavoro

Oggi al palazzo dei portuali, fra gli ospiti Bersani, Giani e Orlando

LIVORNO. L'iniziativa che oggi Articolo Uno mette in agenda a Livorno si intitola "Quello che ci unisce: lavoro, porto, futuro". E, nell'era del governo delle larghissime intese, vale per richiamare l'attenzione su un doppio aspetto: da un lato, le infrastrutture connettono il Paese e sono il pre-requisito di ogni ripartenza; dall'altro, di fronte al fatto che il maxi-piano costruito attorno ai soldi europei del Recovery Fund snobba Livorno e la Toscana, c'è bisogno che la città faccia sentire la sua voce a Roma in modo corale perché non parliamo di una bega locale ma del destino del porto di Livorno che è strategico per un sistema produttivo come quello toscano così vocato all'export.

L'appuntamento è stato messo in programma per le ore 16,30 alla sala del Lem (Palazzo dei Portuali). La formazione di sinistra schiera il proprio leader **Pier Luigi Bersani** e la propria sottosegretaria all'economia **Maria Cecilia Guerra** in un incontro che vede gli interventi del presidente della Regione **Eugenio Giani**. Al centro dell'attenzione la tavola rotonda – coordinata dal direttore del *Tirreno* **Stefano Tamburini** – che alle ore 18 vedrà confrontarsi il numero uno dell'Authority **Luciano Guerrieri**, il presidente della Confindustria **Piero Neri** così come e l'esponente di Confetra e Spedimar, **Gloria Dari**, e il leader Cgil **Fabrizio Zannotti**, oltre all'assessora comunale **Barbara Bonciani** e al parlamentare livornese Pd **Andrea Romano**. Fra gli interventi previsti anche quelli del sindaco livornese **Luca Salvetti** e dei massimi dirigenti di Articolo Uno, **Simone Bartoli** (regionale) e **Leonard Conforti** (territoriale). —

Il casello della Tirrenica a Cecina

RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

confetra
Dal 1946

Data 21/06/21
Pagina 1
Foglio 1/1

Caso Novara, le associazioni logistiche: «Servono paletti per appalti e subappalti

Genova - La morte del sindacalista Adil Belakhdim, travolto da un camion venerdì davanti al centro di distribuzione della Lidl di Biandrate (Novara) durante una manifestazione, ha risollevato il dramma delle pressioni che parte del settore dei trasporti subisce a causa di un quadro normativo inadeguato

di A. Qua.

Genova - La morte del sindacalista Adil Belakhdim, travolto da un camion venerdì davanti al centro di distribuzione della Lidl di Biandrate (Novara) durante una manifestazione, ha risollevato il dramma delle pressioni che parte del settore dei trasporti subisce a causa di un quadro normativo inadeguato rispetto alla realtà, specie nel meccanismo degli appalti e subappalti nella distribuzione all'ultimo miglio.

Le associazioni di categoria ieri hanno marcato il solco tra le aziende e serie e i fenomeni di caporalato che prosperano tra le pieghe di una normativa incompleta: «Sono 10 anni - dice Guido Nicolini, presidente della Confetra, la confederazione generale dei trasporti - che chiediamo alle istituzioni una strategia per la repressione del malaffare, presentando molte proposte tecniche per rendere più affidabile e certificabile la selezione delle società appaltatrici, su modello delle White List nelle Prefetture, come giù avviene per il settore edile. Abbiamo chiesto norme più severe per perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli, chiedendo strumenti per varare atti e informazioni su potenziali partner. Il nostro contratto - precisa Nicolini - è il secondo più grande in Italia dopo quello del commercio».

Luigi Merlo, presidente della Federlogistica, che ha Amazon tra gli associati, propone «una certificazione obbligatoria di tutte le imprese della filiera, di istituzione di un Albo nazionale delle imprese della logistica con criteri molto selettivi e con conseguente esclusione da ogni attività delle realtà che non hanno i requisiti minimi. Solo una grande alleanza nel mondo della logistica sana con i sindacati è la chiave per isolare chi prospera nella giungla. Lo Stato - aggiunge Merlo - ha consentito per anni la nascita di finte cooperative basate sullo sfruttamento; ha reso possibile lo strangolamento, frutto di un'assurda parcellizzazione, dei piccoli operatori costretti a subire carenze infrastrutturali e mancanza di pianificazione nella distribuzione urbana. Considerando, con la corresponsabilità dell'industria, la logistica come un optional».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

75° confetra Dal 1946

Data 21/06/21

Pagina 14

Foglio 1/1

DOPO LA MORTE DEL SINDACALISTA ADIL BELAKHDIM DAVANTI AI CANCELLI DELLA LIDL

Caso Novara, le associazioni logistiche: «Servono paletti per appalti e subappalti»

GENOVA

La morte del sindacalista Adil Belakhdim, travolto da un camion venerdì davanti al centro di distribuzione della Lidl di Biandrate (Novara) durante una manifestazione, ha risollevato il dramma delle pressioni che parte del settore dei trasporti subisce a causa di un quadro normativo inadeguato rispetto alla realtà, specie nel meccanismo degli appalti e subappalti nella distribuzione all'ultimo miglio. Le associazioni di categoria ieri hanno marcato il solco tra le aziende e serie e i fenomeni di caporalato che prosperano tra le pieghe di una normativa incompleta. «Sono 10 anni - dice Guido Nicolini, presidente della Confetra, la confederazione generale dei trasporti - che chiediamo alle istituzioni una strategia per la repressione del malaffare, presentando molte proposte tecniche per rendere più affidabile e certificabile la selezione delle società appaltatrici, su modello delle White List nelle Prefetture, come già avviene per il settore edile. Abbiamo chiesto norme più severe per perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli, chiedendo strumenti per varare atti e informazioni su potenziali partner. Il nostro contratto - precisa Nicolini - è il secondo più grande in Italia dopo quello del commercio».

Luigi Merlo, presidente della Federlogistica, che ha Amazon tra gli associati, propone «una certificazione obbligatoria di tutte le imprese della filiera, di istituzione di un Albo nazionale delle imprese della logistica con criteri molto selettivi e con conseguente esclusione da ogni attività delle realtà che non hanno i requisiti minimi. Solo una grande alleanza nel mondo della logistica sana con i sindacati è la chiave per isolare chi prospera nella giungla. Lo Stato - aggiunge Merlo - ha consentito per anni la nascita di finte cooperative basate sullo sfruttamento; ha reso possibile lo strangolamento, frutto di un'assurda parcellizzazione, dei piccoli operatori costretti a subire carenze infrastrutturali e mancanza di pianificazione nella distribuzione urbana. Considerando, con la corresponsabilità dell'industria, la logistica come un optional». —

A. QUA.

Luigi Merlo, Federlogistica

Guido Nicolini, Confetra

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

75° confetra Dal 1946

Data 21/06/21
Pagina 1
Foglio 1/2

Logistica

Tutti contro la logistica: la storia del dito e della luna

Settore messo in croce dopo gli scontri di Tavazzano e la tragedia di Biandrate: le associazioni di categoria fanno quadrato, la politica si dà allo scaricabarile

"La politica deve risolvere le contraddizioni sociali esplose nella logistica, fermando guerre tra lavoratori". A dirlo con inedita risolutezza, dopo gli scontri all'esterno di un magazzino a Tavazzano (Lodi) e la tragedia di Biandrate (Novara), dove un sindacalista ha perso la vita, travolto da un camion durante un presidio, è stato Giuseppe Provenzano, forse dimenticandosi di essere egli stesso la politica, essendo vicesegretario del PD ed ex ministro, e finendo quindi per esortare se stesso a fare qualcosa che, per sua stessa ammissione, non ha ancora fatto.

Sfugge a lui, e probabilmente anche al ministro del Lavoro Andrea Orlando che a poche ore dai fatti aveva già trovato un colpevole ("la logica dell'esternalizzazione, quella che produce un doppio regime, ha portato a questi episodi di scontro: il tuo dipendente con un contratto regolare negoziato con i sindacati e il dipendente dell'appaltatore con un altro contratto, ammesso che gli venga applicato", ha detto a Repubblica) che in quanto successo nei due episodi di cronaca la logistica sì c'entra, ma svolge un po' il ruolo dei canarini nelle miniere. E che quindi quel clima rischia di diffondersi a macchia d'olio in un Paese reduce da un anno e mezzo di pandemia che ha allargato le differenze sociali, con il blocco dei licenziamenti che sta per venire meno senza che ad attendere ci siano segnali incoraggianti di ripresa a fare da contraltare.

E così la logistica è finita nel mirino: la soluzione forse più facile e conveniente per molti. Le associazioni di categoria, però, provano a fare quadrato. Diretto e inequivocabile il messaggio di Guido Nicolini, presidente di Confetra: "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema legalità quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi. Non si considera mai che il nostro CCNL si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande contratto privato d'Italia dopo quello del Commercio. Tra l'altro l'unico privato firmato da tutte le confederazioni datoriali e sindacali, e classificato dal CNEL trai contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta".

La manifestazione dei Si Cobas a Roma dopo i fatti di Biandrate

E infatti, dopo i fatti di Biandrate, Lidl Italia in una nota ha evidenziato che "l'azienda applica a tutti i circa 2.500 lavoratori delle 10 piattaforme logistiche in Italia non il contratto della logistica, ma il CCNL della distribuzione moderna organizzata, insieme ad un ulteriore contratto integrativo".

Quasi a voler dare ragione a Nicolini, che aggiunge: "La legge prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto ed auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l'altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il settore".

"Quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili – insiste il presidente di Confetra - nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l'intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l'intera produzione agricola e vitivinicola dell'industria del food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo nel nostro ambito ci si debba prestare a questa impropria sovrapposizione tra casi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

patologici da condannare e intero settore".

Federlogistica, per voce del suo presidente Luigi Merlo, chiama in causa "le forti responsabilità dello Stato e di un apparato pubblico che ha consentito per anni la nascita di finte cooperative basate sullo sfruttamento del lavoro; ha reso possibile lo strangolamento, frutto di una assurda parcellizzazione, dei piccoli operatori costretti a subire le inefficienze infrastrutturali e l'assenza di qualsiasi pianificazione nella distribuzione urbana nelle grandi città; ha considerato, con corresponsabilità del mondo industriale, la logistica alla stregua di un optional".

La proposta messa sul tavolo è quella di una certificazione obbligatoria di tutte le imprese della filiera, di istituzione di un Albo nazionale delle imprese della logistica con criteri molto selettivi e con conseguente esclusione da ogni attività delle realtà che non hanno i requisiti minimi. "È paradossale che oggi – sottolinea Merlo – si tenti di delegare la responsabilità di questo sfascio a grandi gruppi internazionali che sono scesi nel nostro Paese e operano secondo regole del gioco industriali, regole nelle quali lo sfruttamento de lavoro, il lavoro nero e la terziarizzazione a soggetti non garantiti, non può rientrare e non rientra nei loro schemi organizzativo".

"È invece venuto il momento – prosegue il Presidente di Federlogistica – che l'apparato pubblico, lo Stato, reciti un mea culpa e faccia i conti con le inefficienze, specchiate da opere infrastrutturali bloccate da anni, da apparati ministeriali insufficienti e non adeguati ai cambiamenti che si sono verificati, nonché da sistemi di controllo inesistenti che denunciamo da anni".

"Sparare oggi colpi a salve nelle direzioni sbagliate colpevolizzando gli unici operatori, quelli grandi – conclude Luigi Merlo – che hanno e rispettano regole del gioco, perché queste regole coincidono con l'efficienza del servizio, è terribilmente rischioso e può solo produrre anche per il governo ulteriore confusione e alibi per non intervenire seriamente nel settore".

P.R.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra 75° Dal 1946

Data 23/06/21

Pagina 1e 5

Foglio 1/2

MORETTO: «TECNOLOGIE E BLOCKCHAIN CI AIUTERANNO A COMPETERE»

PAGINA V

Silvia Moretto «Tecnologia e blockchain per competere sui mercati»

ALBERTO GHIARA

Anche per gli spedizionieri il Pnrr rappresenta un potenziale - e atteso da anni - punto di svolta. Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, la federazione nazionale delle case di spedizione, parla di «occasione storica per cambiare volto alla logistica: le risorse stanziate sono ingenti, gli obiettivi individuati – infrastrutture, misure per le imprese e semplificazioni – sono frutto di un dialogo costruttivo con operatori economici e corpi intermedi. Il Pnrr riconosce la nostra funzione strategica e contiene un progetto organico di sviluppo del settore. Fedespedi si è da subito impegnata, in prima linea, con Confetra: abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienza, visione, progettualità concrete».

Quali sono le prospettive di ripresa del settore container e delle attività di spedizione?

«Sulla carta ottime: secondo la Wto il commercio internazionale è destinato a salire dell'8% nel 2021 e del 4% nel 2022, il Pil mondiale è previsto in crescita del 5,1% nel 2021 e del 3,8% nel 2022. Tuttavia, le numerose disruption subite dalla supply chain mondiale (lockdown, boom dell'e-commerce e dell'economia cinese, blocco di Suez, focolai Covid nei porti del Sud della Cina, etc.) stanno mettendo a dura prova la resilienza dell'intero settore logistico mondiale con gravi ripercussioni sulle prospettive di ripresa economica di numerosi e strategici settori produttivi. Resta da capire fino a che punto le politiche commerciali aggressive dei carrier potranno continuare senza interventi regolatori da parte delle istituzioni europee. Nell'ultimo anno e mezzo, infatti, le shipping line, complice la loro parziale esenzione dalla normativa antitrust Ue (Cber), hanno saputo e potuto gestire in maniera intelligente, organizzata e coordinata la capacità di stiva. Il rebound dei volumi partito già nel secondo quarter 2020 ha scatenato una reazione a catena che ancora oggi gli operatori stanno subendo: congestioni nei porti, inaffidabilità del servizio, penuria di container vuoti, costi alle stelle».

Che cosa pensa dell'aumento dei noli del trasporto container?

«Occorre agire sulla radice del problema: in autunno dovrebbe essere attivata una nuova consultazione da parte della Commissione europea – dopo quella del 2018 sul rinnovo del Cber, alla quale avevano partecipato Clecat, Fedespedi e Confetra – per raccogliere le proposte di modifica degli operatori all'attuale Regolamento. Il nostro obiettivo è risolvere l'attuale distorsione della concorrenza che sta indebolendo la supply chain marittima globale a scapito dell'economia mondiale».

Che ruolo gioca la tecnologia nel futuro degli spedizionieri?

«Come ricordato dal viceministro Bellanova durante l'Assemblea per i 75 anni di Fedespedi, nel Pnrr 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3d, reti 5g, nuovi software gestionali: queste risorse, se messe a terra in tempi brevi, permetteranno alle imprese di spedizioni di tutte le dimensioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali».

Il caso Suez e il porto di Shenzhen colpito dal Covid sono segni che la globalizzazione sta esaurendo la propria spinta?

«In tema di globalizzazione e di libero mercato il vento sta cambiando: le imprese investiranno per accorciare e diversificare le catene di approvvigionamento e avvicinare le sedi produttive ai mercati di destinazione. Le grandi potenze occidentali si stanno rendendo conto di quanto siano fondamentali regole uguali per tutti per garantire davvero concorrenza, pluralismo, libero mercato. Non a caso, proprio gli Usa si sono fatti promotori della Global Minimum Tax, avvallata dal G7 della Cornovaglia qualche giorno fa». —

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra 75° Dal 1946

Data 23/06/21

Pagina 1e 5

Foglio 1/2

Import export in Italia

EXPORT	2019	2020	Peso% 2019	Peso% 2020	Variazione % 19/20
UE28	252.489	234.160	55,4%	56,0%	-7,3%
Extra UE28	72.875	67.561	16,0%	16,2%	-7,3%
Nord Africa	11.623	9.715	2,6%	21,3%	-16,4%
Altri paesi Africa	5.307	4.838	1,2%	1,2%	-8,8%
Nord America	46.196	43.584	10,1%	10,4%	-5,7%
Centro-Sud America	13.746	11.705	3,0%	2,8%	-14,8%
Medio Oriente	17.019	14.778	3,7%	3,5%	-13,2%
Asia Centrale	6.844	5.093	1,5%	1,2%	-25,6%
Asia Orientale	39.875	36.951	8,8%	8,8%	-7,3%
Oceania	9.666	8.770	2,1%	2,1%	-9,3%
Mondo	455.380	418.017	100,0%	100,0%	-8,2%

IMPORT	2019	2020	Peso% 2019	Peso% 2020	Variazione % 19/20
UE28	237.651	234.160	59,4%	60,6%	-9,3%
Extra UE28	49.351	67.561	12,3%	10,4%	-24,8%
Nord Africa	14.439	9.715	3,6%	2,7%	-34,8%
Altri paesi Africa	6.861	4.838	1,7%	1,4%	-27,6%
Nord America	12.305	43.584	3,1%	3,9%	-11,8%
Centro-Sud America	9.377	11.705	2,3%	2,3%	-11,6%
Medio Oriente	16.911	14.778	4,2%	4,2%	-11,9%
Asia Centrale	9.977	5.093	2,5%	2,2%	-21,9%
Asia Orientale	49.789	36.951	12,4%	13,5%	-3,3%
Oceania	1.930	8.770	0,5%	0,5%	-4,0%
Mondo	400.341	418.017	100,0%	100,0%	-11,3%

Fonte: Istat (Milioni di euro)

L'EGO - HUB

SILVIA MORETTO
PRESIDENTE
FEDESPEDI

«Le imprese investiranno per accorciare e diversificare le catene di approvvigionamento»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

confetra 75° Dal 1946

Data 23/06/21

Pagina 8

Foglio 1/1

SPECIALE LOGISTICA E SHIPPING

Ivano Russo

«Logistica, dal Pnrr una spinta decisiva»

ALBERTO GHIARA

Si dice chela pandemia abbia evidenziato l'importanza della logistica anche fra i non addetti ai lavori. «La logistica - dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra - è già da qualche anno uscita dal cono d'ombra e viene considerato uno dei punti fondamentali intorno a cui si sta ridefinendo il sistema economico mondiale. L'intero ciclo produttivo è riorganizzato in funzione della supply chain globale, si pensi al tema della Via della seta, della guerra dei dazi, alla battaglia per il 5g, alla Brexit. Poi tutto questo in Italia arriva più blando. Ma i grandi Stati del vecchio continente, Germania, Francia, Olanda, Belgio, da trent'anni costruiscono un pezzo decisivo del loro Pil sulla logistica. In Italia ha cominciato ora a diventare tema globale: nel 2019 dedicammo la nostra Agorà di Confetra al secolo della logistica. La pandemia ha fatto da detonatore di una dinamica di disclosure che era già in atto».

IVANO RUSSO
DIRETTORE GENERALE CONFETRA

«Lo sforzo deve essere anche nostro: dobbiamo sapere intercettare le opportunità derivanti dal Piano»

Il Pnrr recepisce questa consapevolezza?

«Nel Pnrr c'è un'intera missione dedicata a logistica, infrastrutture e intermodale e non era scontato. Poi ci sono risorse e riforme che riguardano anche i nostri settori in quattro missioni su sei. È passato il messaggio che la logistica, essendo il sistema circolatorio dell'economia reale, è trasversale per definizione».

Quali sono i punti del Piano più importanti?

«Quelli della missione 3 sono destinati al nostro mondo. Ci sono 61 miliardi di cui 41 per le ferrovie, in parte per l'alta velocità passeggeri, in parte per i grandi corridoi merci, il completamento dell'ultimo miglio di connessione dei porti con la rete. Ci sono 4 miliardi e mezzo sui porti, 250 milioni per la digitalizzazione della supply chain logistica lato imprese, di incentivi agli investimenti verso la blockchain, l'Internet-of-things, la stampa 3d, il 5g. Ci sono due miliardi sulle smart road. E' un pacchetto molto solido. Poi ci sono progetti sulla logistica in agricoltura, sulla filiera ittica e del freddo. C'è una missione intera dedicata a noi e in più tantissimi interventi sulla transizione digitale, sulla transizione verde, sulla ricerca applicata e l'innovazione che parlano anche al nostro settore. Lo sforzo dev'essere anche nostro di saper intercettare queste opportunità».

A quale modello si punta? Una logistica concentrata su pochi hub o su nodi più numerosi e distribuiti, più sul Nord o più sul Sud del Paese?

«Dipende dalle risorse. Se si parla di completamento delle reti Ten-T e dei corridoi, serve un grande presidio centrale: sono opere di rilevanza internazionale, dove l'Italia è contraente di trattati europei: Torino-Lione, Terzo valico, serve una regia forte. Dove ci sono misure che puntano a incentivare le imprese, gli investimenti, c'è bisogno di una grande capacità di ascolto bottom-up sul fabbisogno digitale delle imprese logistiche italiane. Questa è la principale grande vera novità di questa stagione di governo. Per la prima volta siamo riusciti a affermare l'idea che la logistica non può essere sostenuta solo con le tradizionali misure verticali: ferrobonus, marebonus, sconto pedaggio. Si affianca una politica industriale orizzontale per le imprese logistiche, che hanno il problema della sottocapitalizzazione, di una scarsissima tendenza all'internazionalizzazione, a bassi investimenti nella formazione, nella ricerca applicata, nella digital transformation. Dobbiamo aggredire questo punto».

Lo Sportello unico doganale e dei controlli fatica a partire.

«Nella missione 3 del Pnrr, oltre alla parte investimenti c'è una parte per noi ancora più importante sulle riforme che Bruxelles ha imposto in cambio dell'ottenimento delle risorse. Sono le riforme che Confetra reclama da anni. L'entrata in vigore dello Sportello unico (133 procedimenti amministrativi nei porti, 67 sono in capo alle dogane, gli altri a 13 altre pubbliche amministrazione) è scritta nel Pnrr, perché verrà finalmente emanato il decreto ministeriale attuativo della riforma dei porti del 2016». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

A Radio RAI 1 Fabio Marrocco intervistato da Paola Bonanni su Logistica e Lavoro

Rai Radio 1

Sportello Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ruggerone (Assologistica): “Applicare il reato di blocco stradale”

Far rispettare le leggi che disciplinano il reato di blocco stradale. È una delle richieste avanzate da Umberto Ruggerone, da poco nominato presidente di Assologistica, in un intervento a sua firma pubblicato a seguito dei ‘fatti di Biandrate’, e in buona parte centrato sul tema del rispetto della legalità.

La riflessione di Ruggerone parte dalla considerazione del ruolo strategico, ora sempre più riconosciuto anche pubblicamente, della logistica come supporto necessario a un paese in ripresa, i cui servizi pertanto meriterebbero di essere inclusi (compresa la consegna della merce a domicilio) tra quelli individuati come “pubblici essenziali” ai sensi della L. 146/1990.

Ampia parte della disamina come detto è poi dedicata al tema del rispetto delle regole e della legalità, sia dal lato dei “tanti lavoratori e collaboratori della logistica” che “meritano rispetto e tutela”, sia da quello delle “aziende associate” che “meritano di essere ascoltate quando spesso propongono soluzioni ed efficientamenti e di essere aiutate quando […] segnalano anch’esse violazioni e atteggiamenti sospetti quando non palesemente minacciosi”.
Una linea che viene declinata dal presidente di Assologistica a partire dall’invito ad applicare quanto stabilito in particolare dall’art.23 del cosiddetto Dl Sicurezza (che ha reintrodotto il reato di blocco stradale, dopo la depenalizzazione introdotta dal d.lgs. n. 507/1999, tra molte critiche incluse quelle dei sindacati confederali), ma anche con la richiesta di “controlli e norme più severe nel perseguire le cooperative spurie”, “strumenti per poter fare effettivi accertamenti, accedendo rapidamente ad atti e informazioni sui potenziali partner”, la “stesura di protocolli che siano promossi sui territori dal Viminale” nonché l’avvio di un “osservatorio permanente sulle regole, che coinvolga le istituzioni, a tutela di lavoratori e delle imprese con il necessario coinvolgimento dei confederali”.
Le proposte, conclude l’associazione, saranno presentate al Ministro del lavoro Andrea Orlando, cui Assologistica aveva chiesto un incontro già “il giorno prima del dramma di Biandrate”. Tra le misure

che l’associazione intende avanzare al ministro ci saranno inoltre “l’inserimento del contratto di logistica tra i contratti tipici del C.C. per prevenire ed eliminare contenziosi”, nonché la compilazione di ‘white list’ delle società appaltatrici presso le Prefetture, già promossa anche da Confetra e Federlogistica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Alitalia Cargo e Air Cargo Ias entrano in Pharmacom Italia

LINK: https://aircargoitaly.com/alitalia-cargo-e-air-cargo-ias-entrano-in-pharmacom-italia/

Alitalia Cargo e Air Cargo Ias entrano in Pharmacom Italia 24 Giugno 2021 Due nuovi ingressi di peso nella compagine PharmaCom Italia. L'associazione degli operatori della logistica del farmaco nata ufficialmente nel 2019 e recentemente anche entrata nella compagine di Confetra ha infatti accolto tra le sue fila Alitalia Cargo e Air Cargo Ias. Relativamente alla divisione merci di Alitalia, PharmaComItalia ha commentato che questa ha "un portafoglio di prodotti molto ampio, in grado di offrire soluzioni di trasporto di qualità per le varie categorie merceologiche tipiche del made in Italy come moda, opere d'arte, prodotti agroalimentari e, naturalmente, prodotti farmaceutici". Riguardo il Gssa Ias Air Cargo, a parlare dell'adesione è stata Cristina Coderoni, General Manager dell'azienda, che dopo essersi detta molto lieta per l'ingresso nell'associazione ha aggiunto: "La collaborazione inaugurata quest'anno non potrà che costituire un ulteriore valore aggiunto per acquisire nuove competenze utili alla gestione logistica del prodotto farmaceutico. Il nostro obiettivo aziendale è condividere con Pharmacom esperienze e opportunità nell'ottica di una crescita qualitativa dei servizi che Air Cargo IAS offre a partner e clienti".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Domani, ore 13.30, Ivano Russo ospite a Radio 24. Si discute di Logistica e lavoro, PNRR e degli Stati Generali del Mezzogiorno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA GAZZETTA MARITTIMA

75° confetra Dal 1946

Data 26/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

DOPO GLI INCIDENTI SUL LAVORO A LODI E ALLA LIDL

Nicolini: No criminalizzare la logistica

Fuorviante secondo Confetra tirare sempre in ballo illegalità e soprusi

Guido Nicolini

ROMA – "Trovo insopportabile che, ogni volta che si voglia parlare di Logistica e lavoro, si debba affrontare anzitutto il tema "legalità" quasi come se l'intero settore fosse caratterizzato da illegalità e soprusi". È quanto ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini a proposito

(segue in ultima pagina)

Nicolini: No criminalizzare

degli incidenti dei giorni scorsi.

(N.d.R. - Incidenti amari e forse evitabili, ma non certo da imputare a un settore che, nell'ambito all'operatività, ha saputo adeguarsi alle più stringenti normative anche con notevoli sacrifici. Ma dove ci sono uomini e mezzi meccanici, il rischio è sempre esistito ed esiste).

"Non si considera mai che il nostro CCNL - ha detto ancora Nicolini - si applica a circa un milione di lavoratori, ed è il secondo più grande CCNL privato d'Italia dopo quello del Commercio. Tra l'altro l'unico CCNL privato firmato da tutte le Confederazioni Datoriali e Sindacali, e classificato dal CNEL tra i contratti leader. Siamo gli unici che, già da 3 anni, hanno normato e regolamentato nel proprio Contratto, ad esempio, la figura dei rider prevedendo tutele, salario minimo, rapporto di lavoro trasparente. La stragrande maggioranza delle imprese applica il nostro CCNL, altrimenti non coprirebbe un milione di lavoratori, e non ha problemi di sorta" ha sottolineato ancora Nicolini.

"La Legge, poi, prevede la possibilità di servirsi anche di fornitori e partner esterni attraverso due strumenti, e codifica quindi l'appalto di servizio per la gestione dei magazzini ed il contratto di trasporto per le consegne. Anche qui, chi rispetta la legge non ha mai avuto problemi. Chi sta fuori da questo perimetro e da questo quadro di regole, invece, è giusto ed auspicabile che venga perseguito per reati civili, fiscali o penali. Tra l'altro chi si pone fuori dalle regole fa anche un danno al mercato, inquina la concorrenza, indebolisce il CCNL di riferimento. Ma parlare solo di questo ultimo aspetto, ignorando tutto il resto, è davvero fuorviante e fa passare il messaggio subliminare che, nella Logistica, le dinamiche che regolano il lavoro siano strutturalmente marce. Questo è un approccio inaccettabile per chi rappresenta il Settore".

"Quando sono stati scoperti centinaia di casi di fenomeni di indegno caporalato o sfruttamento in ambito tessile, agricolo o nei cantieri edili - ha sottolineato il presidente di Confetra - nessuno si è mai sognato di identificare ciò con l'intera industria del fashion e del Made in Italy, o con l'intera produzione agricola e vitivinicola dell'industria del Food, o con la grande tradizione delle imprese di costruzione italiane. Non capisco perché solo nel nostro ambito - ribadisce il presidente Confetra - ci si debba prestare a questa impropria sovrapposizione tra casi patologici da condannare e intero settore.

Ed anche qui, eviterei di partecipare alla vulgata che tutto mischia e tutto confonde. Gli scontri di Lodi sono maturati contro il processo di internalizzazione che una nota azienda del settore sta conducendo. Ma non dovrebbe proprio questo essere uno degli obiettivi dei lavoratori? È chiaro che sotto c'è qualcosa di torbido, e c'entra ben poco il tema sindacale. Gli altri incidenti sono invece avvenuti alla Lidl, ed è questione lavoristica che attiene alle regole della GDO: altro settore, altro CCNL, altre dinamiche, altre regole".

In chiusura, Nicolini ha commentato: "sono dieci anni che Confetra si batte per un tavolo permanente sulla legalità nel lavoro, proprio per coinvolgere le Istituzioni in una più stringente strategia di prevenzione e repressione dei fenomeni di malaffare, ed a tutela della stragrande maggioranza di imprese sane. Abbiamo avanzato proposte tecniche volte a rendere più affidabile e certificabile le selezioni delle società appaltatrici, modello White List presso le Prefetture come già avviene per il Settore Edile. Abbiamo chiesto alle Istituzioni norme più severe nel perseguire le cooperative spurie, introducendo i vincoli dell'anzianità e delle soglie minime di fatturato, e di rendere più incisivi i controlli.

"Non abbiamo mai messo in discussione il principio giuridico della "culpa in vigilando", ma abbiamo chiesto strumenti per poter fare effettivi accertamenti accedendo rapidamente ad atti ed informazioni sui potenziali partner...sennò c'è poco da vigilare. Collaboriamo con le prefetture di mezza Italia, da Milano a Bologna e Piacenza, e siamo parte attiva di tutti i Protocolli per la legalità fino ad ora promossi sui territori dal Viminale. Siamo una grande e seria Organizzazione che da anni cerca di fare la sua parte, con metodo, proposte e rigore, sul tema".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Assoram, Petrone: la distribuzione faccia squadra per dare più valore al suo ruolo

LINK: https://pharmacyscanner.it/assoram-petrone-la-distribuzione-faccia-squadra-per-dare-piu-valore-al-suo-ruolo/

Assoram, Petrone: la distribuzione faccia squadra per dare più valore al suo ruolo By Redazione L'unione deve fare la forza anche nel mondo della logistica farmaceutica e quindi l'obiettivo prioritario di Assoram rimane quello di sviluppare alleanze con le altre sigle del comparto per accrescere valore e peso della distribuzione primaria. Sono le parole con cui Pierluigi Petrone, presidente dell'associazione che riunisce oltre cento aziende depositarie della distribuzione primaria del farmaceutico e dell'healthcare, riassume a Pharmacy Scanner le principali evidenze emerse dalla 56ª assemblea nazionale degli associati, convocata a distanza il 25 giugno scorso. Presidente, qual è lo stato di salute dell'associazione che dirige e quali i programmi per il futuro prossimo? Aumentiamo nel numero degli associati e continuiamo a cercare collaborazioni e sinergie con le altre realtà della distribuzione. A febbraio Ascofarve, l'associazione che rappresenta i grossisti della veterinaria, ha trasferito i suoi uffici nella nostra sede romana, in piazza Cavour; nello stesso mese abbiamo istituito con le sigle del trasporto afferenti a Confetra il Pharma logistic and transportation group, che diventerà una commissione di lavoro permanente con cui prolungheremo l'esperienza del Tavolo di lavoro congiunto sulla logistica dei vaccini covid. Obiettivo? Il Recovery plan europeo prefigura un nuovo piano Marshall che promette investimenti e sviluppo anche nella farmaceutica. L'industria avrà bisogno di trovare nella distribuzione primaria un partner affidabile con cui ragionare in termini globali. Perché il bacino del Mediterraneo può diventare un hub logistico strategico, come cerniera tra i Paesi del nord Africa e del nord Europa così come tra Europa e Stati Uniti. E Assoram? Nei cinque anni a venire vogliamo accrescere il nostro peso. La distribuzione primaria deve approfondire riflessioni e ragionamenti che le diano maggiore consapevolezza di sé e del suo ruolo, noi siamo pronti a dare il nostro contributo perché siamo convinti che i depositari non possono essere lasciati indietro. Assoram è membro aggiuntivo del Girp, l'associazione europea dei distributori farmaceutici, negli altri Paesi non c'è sempre il distanziamento tra distribuzione primaria e secondaria (depositari e grossisti, ndr) che invece vediamo qui. A che cosa puntate, di preciso? Nel suo intervento davanti all'assemblea il presidente di Farmindustria, Massimo Scaccabarozzi, ha parlato di salute come catena di valore. Riprendo lo stesso concetto: le aziende e le sigle del comparto devono far collimare i rispettivi interessi per dare più valore alla distribuzione primaria.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

In questa rivendicazione incide in qualche modo l'esclusione patita dai depositari nella distribuzione dei vaccini covid, con "l'invasione di campo" di Poste Italiane? Siamo stati critici fin dall'inizio sull'intervento di Poste. Non ci fa paura la concorrenza, anzi siamo convinti che più player entrano in gioco e maggiore è la crescita di efficienza. Ma qui siamo di fronte a un'operazione a metà tra deregolamentazione e delegittimazione. In ogni caso, abbiamo avviato un dialogo sempre più stretto con il Commissariato per l'emergenza covid (all'assemblea è intervenuto il generale Domenico Pace in rappresentanza di Figliuolo, ndr) e ora stiamo lavorando perché le nostre aziende possano essere coinvolte pienamente nella prossima fase della campagna vaccinale, quella che non passerà più dai grandi hub ospedalieri ma dai presidi del territorio, farmacie e studi dei medici di famiglia. Tra un anno scade il suo mandato... In questi 12 mesi continuerò a lavorare per intensificare dialogo e sinergie con le sigle della distribuzione e l'industria Farmaceutica che oggi ci guarda con sempre maggiore interesse ed attenzione. Se sarò riconfermato, proseguirò sulla stessa strada.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'AVVISATORE MARITTIMO

75° confetra Dal 1946

Data 30/06/21

Pagina 5

Foglio 1/2

SILVIA MORETTO (FEDESPEDI)

"L'aggressività delle compagnie è un pericolo per la ripresa"

L'importanza degli investimenti in tecnologia per sostenere la competitività delle imprese

"IL PNRR - risponde Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, la federazione nazionale delle case di spedizione - è un'occasione storica per cambiare volto alla logistica italiana: le risorse stanziate sono ingenti, gli obiettivi individuati - infrastrutture, misure per le imprese e semplificazioni sono frutto di un dialogo costruttivo con operatori economici e corpi intermedi. Riconosce la nostra funzione strategica e contiene un progetto organico di sviluppo del settore. Fedespedi si è da subito impegnata, in prima linea, insieme a Confetra: abbiamo condiviso con i nostri interlocutori istituzionali esperienza, visione, progettualità concrete".

Quali sono le prospettive di ripresa del settore container e delle attività di spedizione?

"Sulla carta ottime: secondo la Wto il commercio internazionale è destinato a salire dell'8% nel 2021 e del 4% nel 2022, il PIL mondiale è previsto in crescita del 5,1% nel 2021 e del 3,8% nel 2022. Tuttavia, le numerose disruption subite dalla supply chain mondiale (lockdown, boom dell'e-commerce e dell'economia cinese, blocco di Suez, focolai Covid nei porti del Sud della Cina, etc.) stanno mettendo a dura prova la resilienza dell'intero settore logistico mondiale con gravi ripercussioni sulle prospettive di ripresa economica di numerosi e strategici settori produttivi. Resta da capire fino a che punto le politiche commerciali aggressive dei carrier potranno continuare senza interventi regolatori da parte delle istituzioni europee. Nell'ultimo anno e mezzo, infatti, le shipping line, complice la loro parziale esenzione dalla normativa antitrust Ue (Cber), hanno saputo e potuto gestire in maniera intelligente, organizzata e coordinata la capacità di stiva. Il rebound dei volumi partito già nel secondo quarter 2020 ha scatenato una reazione a catena che ancora oggi gli operatori stanno subendo: congestioni nei porti, inaffidabilità del servizio, penuria di container vuoti, costi alle stelle".

Che cosa pensa dell'aumento dei noli del trasporto container?

"Come ho accennato prima, occorre agire sulla radice del problema: in autunno dovrebbe essere attivata una nuova consultazione da parte della Commissione europea - dopo quella del 2018 sul rinnovo del Cber, alla quale avevano partecipato Cleeat, Fedespedi e Confetra - per raccogliere le proposte di modifica degli operatori all'attuale Regolamento. Il nostro obiettivo è risolvere l'attuale distorsione della concorrenza che sta indebolendo la supply chain marittima globale a scapito dell'economia mondiale".

Che ruolo gioca la tecnologia nel futuro degli spedizionieri e quali spinte può ricevere?

"Come ricordato dal Viceministro Bellanova durante l'Assemblea per i 75 anni di Fedespedi, nel Pnrr 190 milioni sono destinati direttamente alle imprese logistiche, per sostenerne gli investimenti in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa 3d, reti 5g, nuovi software gestionali: queste risorse, se messe a terra in tempi brevi, permetteranno alle imprese di spedizioni di tutte le dimensioni di attuare quell'upgrade tecnologico necessario per essere competitive sui mercati globali".

Il blocco di Suez e il porto di Shenzhen colpito dal Covid sono segni che la globalizzazione sta esaurendo la propria spinta?

"In tema di globalizzazione e di libero mercato il vento sta cambiando: le imprese investiranno per accorciare e diversificare le catene di approvvigionamento e avvicinare le sedi produttive ai mercati di destinazione. Le grandi potenze occidentali si stanno rendendo conto di quanto siano fondamentali regole uguali per tutti per garantire davvero concorrenza, pluralismo, libero mercato. Non a caso, proprio gli Usa si sono fatti promotori della Global Minimum Tax, avvallata dal G7 della Cornovaglia qualche giorno fa".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'AVVISATORE MARITTIMO

confetra Dal 1946

Data 30/06/21

Pagina 5

Foglio 2/2

Il porto di Hong Kong

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Corriere marittimo

confetra Dal 1946

Data 30/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Cargo ferroviario - Confetra annuncia il Forum di Pietrarsa, il 5 luglio

”Il 5 luglio torna il Forum di Pietrarsa, finalmente in presenza, e nella location nella quale nacque nel 2016. Un appuntamento fisso per l’agenda di Confetra, che fin dal primo anno ne ha sostenuto la realizzazione perché, come commenta il **presidente Guido Nicolini** “avvertivamo tutti il bisogno di costruire un grande **appuntamento nazionale permanente per discutere di cargo ferroviario**, di trasporto intermodale e combinato, di rapporti tra imprese produttrici ed operatori logistici, di reti Ten T, infrastrutture, incentivi a sostegno dello shift modale. Insomma, quella che poi sarebbe divenuta la ‘cura del ferro’, ha trovato nel nostro evento il naturale contenitore di confronto tra Istituzioni ed Organizzazioni di rappresentanza”.

Il Forum si è svolto nel 2016 e nel 2017 presso il Museo Nazionale delle Ferrovie dello Stato della cittadina campana in provincia di Napoli, poi è ‘emigrato’ a Genova nel 2018, in segno di solidarietà e vicinanza alla Città della Lanterna dopo la tragedia del Ponte Morandi. Nel 2019 l’esperienza di Trieste, per discutere “sul campo” di Via della Seta terrestre, cintura ferroviaria e Area Balcanica. Quest’anno si torna a Pietrarsa.

“Il nostro Forum vive in continua evoluzione” **continua il presidente Nicolini** “ un appuntamento di lotta e di governo, se mi si passa la battuta. Con i Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2017, siamo stati co-protagonisti di una grande stagione di confronto positivo e risultati concreti. Poi l’edizione di Genova fu una specie di ‘rodeo’dialettico tra il Professor Ponti, ‘No Tav’ed all’epoca Coordinatore della STM del MIT di Toninelli, ed i Commissari ai Corridoi. Il confronto con Paolo Foietta,Commissario della Torino –Lione, resta memorabile. Fortunatamente ora il clima è cambiato, e da ormai due anni siamo tornati a lavorare gomito a gomito con l’Esecutivo per l’attuazione degli obiettivi fissati dal Green New Deal UE –Agenda 2030 prima, e dal PNRR oggi. Ma di Pietrarsa sottolineerei, al netto delle questioni di merito, lo spirito da sempre unitario, costruttivo, plurale.

Prima con Confindustria, ora anche con Confcommercio Conftrasporto, si conferma un appuntamento strategico anche per il dialogo interconfederale e tra il mondo della Rappresentanza e le Istituzioni”. E sul punto torna, nella nota, anche il **presidente di Assoferr, Andreas Nolte**: “Siamo orgogliosi che con l’organizzazione del Forum di Pietrarsa, Assoferr si sia resa ancora una volta di più protagonista nel dibattito tra istituzioni ed imprenditoria del settore. Soprattutto in questo momento storico per tutto il Sistema Paese, nel segno della condivisione, inclusione e collaborazione che contraddistingue da sempre la nostra Associazione”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pietrarsa: il 5 luglio la V edizione. Nicolini (Confetra), offrirà spunti preziosi per Governo e operatori

Author : com

Date : 30 Giugno 2021

(FERPRESS) - Roma, 30 GIU - Il 5 luglio torna il Forum di Pietrarsa, finalmente in presenza, e nella location nella quale nacque nel 2016. Un appuntamento fisso per l'agenda di Confetra, che fin dal primo anno ne ha sostenuto la realizzazione perché, come commenta il Presidente Guido Nicolini "avvertivamo tutti il bisogno di costruire un grande appuntamento nazionale permanente per discutere di cargo ferroviario, di trasporto intermodale e combinato, di rapporti tra imprese produttrici ed operatori logistici, di reti Ten T, infrastrutture, incentivi a sostegno dello shift modale. Insomma, quella che poi sarebbe divenuta la 'cura del ferro', ha trovato nel nostro evento il naturale contenitore di confronto tra Istituzioni ed Organizzazioni di rappresentanza".

Il Forum si è svolto nel 2016 e nel 2017 presso il Museo Nazionale delle Ferrovie dello Stato della cittadina campana in provincia di Napoli, poi è 'emigrato' a Genova nel 2018, in segno di solidarietà e vicinanza alla Città della Lanterna dopo la tragedia del Ponte Morandi. Nel 2019 l'esperienza di Trieste, per discutere "sul campo" di Via della Seta terrestre, cintura ferroviaria e Area Balcanica. Quest'anno si torna a Pietrarsa.

"Il nostro Forum vive in continua evoluzione" continua il Presidente Nicolini " un appuntamento di lotta e di governo, se mi si passa la battuta. Con i Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2017, siamo stati co-protagonisti di una grande stagione di confronto positivo e risultati concreti. Poi l'edizione di Genova fu una specie di 'rodeo' dialettico tra il Professor Ponti, 'No Tav' ed all'epoca Coordinatore della STM del MIT di Toninelli, ed i Commissari ai Corridoi. Il confronto con Paolo Foietta, Commissario della Torino – Lione, resta memorabile. Fortunatamente ora il clima è cambiato, e da ormai due anni siamo tornati a lavorare gomito a gomito con l'Esecutivo per l'attuazione degli obiettivi fissati dal Green New Deal UE – Agenda 2030 prima, e dal PNRR oggi. Ma di Pietrarsa sottolineerei, al netto delle questioni di merito, lo spirito da sempre unitario, costruttivo, plurale. Prima con Confindustria, ora anche con Confcommercio Conftrasporto, si conferma un appuntamento strategico anche per il dialogo interconfederale e tra il mondo della Rappresentanza e le Istituzioni".

E sul punto torna, nella nota, anche il Presidente di Assoferr, Andreas Nolte: "Siamo orgogliosi che con l'organizzazione del Forum di Pietrarsa, Assoferr si sia resa ancora una volta di più protagonista nel dibattito tra istituzioni ed imprenditoria del settore. Soprattutto in questo momento storico per tutto il Sistema Paese, nel segno della condivisione, inclusione e collaborazione che contraddistingue da sempre la nostra Associazione".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA GAZZETTA MARITTIMA

75° confetra Dal 1946

Data 30/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

INTERVISTA A NEREO MARCUCCI, EX PRESIDENTE CONFETRA E MEMBRO DEL CNEL

Efficienza dei porti e sistema: più export e più ferrovia

Qualche perplessità sulla reale attendibilità dell'Index della Banca Mondiale - Ma rimangono i reali problemi della mancata crescita dei traffici e di una politica poco attenta alla catena logistica

ROMA – *I porti italiani sono, nella media, sotto la metà classifica per l'efficienza. Lo sostiene, come abbiamo già scritto, il "Container Port Performance Index" elaborato da Banca Mondiale e IHS sui primi sei mesi del 2020. Ricordiamo che i primi nell'Index sono i porti del Far East, mentre il primo in Italia è Gioia Tauro al 145° posto. Tutto ciò premesso, abbiamo chiesto perché all'amico Paolo Nereo Marcucci, ex primo presidente in Italia di Autorità Portuale, ex presidente di Confetra, attuale consigliere del CNEL con delega alle tematiche della logistica. E come sempre, Marcucci è andato all'osso, in una approfondita analisi che proveremo a riproporre qui sotto.*

Avrai visto la classifica della Banca Mondiale sull'Index dell'efficienza dei porti. Non ci tratta bene...

"Vorrei ricordare che anche in altre occasioni le classifiche della Banca Mondiale sono state contestate, con l'accusa di operare su un campionario poco scientifico, non omogeneo e più che altro basato su quanto su giudizi locali. A nostra difesa potrei sottolineare che sulla base dell'efficienza concreta l'Italia è l'unico paese che ha attuato l'AIDA, i Fast Corridors, lo sdoganamento in mare ed altro. Certo,

A.F.

(segue a pagina 4)

Efficienza dei porti e sistema

ci sono ancora molti problemi: vari sistemi informatici dei servizi portuali importanti non si parlano, il sistema della sanità marittima spesso crea ritardi, i tempi di sdoganamento a volte si allungano non per colpa dell'Agenzia. Ma il punto da esaminare con attenzione semmai è un altro: in dieci anni, dal 2010 al 2019 il sistema Italia movimenta nei suoi porti lo stesso quantitativo di merci, intorno a 500 milioni di tonnellate comprese le rinfuse liquide. È evidente che siamo fermi, il che in economia e in logistica è negativo".

Siamo fermi perché? Dopo la riforma Delrio c'erano stati grandi programmi.

"Premesso che la logistica, anche marittima, è fatta da una catena di componenti, la velleità di essere una piattaforma logistica nazionale, parte del sistema Europeo ma saldamente proiettata nel Centro del Mediterraneo, è rimasta una velleità. La riforma era positiva, perché creava le condizioni per dare al sistema Italia una testa pensante unica: quella conferenza dei presidenti di AdSP che avrebbe dovuto far transitare i 57 porti italiani un "unicum", invece che in un'arena di repubblichette marinare l'una contro l'altra. Questa tavolo tra AdSP e ministro ad oggi è mancato e se ne sente la carenza, e c'è altro ancora...".

Per esempio?

"Per esempio le due pesanti carenze del sistema produttivo Italia: quella dei collegamenti su ferro, oggi indispensabili sia sul territorio che per rompere la "cintura di castità" delle Alpi; e quella dell'industria o comunque della produzione, che salvo rari casi non è sufficientemente fornitrice al mercato europeo di merci. Con Confetra analizzammo questo aspetto rilevando che le nostre merci sono destinate ancora oggi a un range ristretto di export; e che troppo spesso abbiamo esportato produzioni invece di prodotto. Gli stessi rilievi sono venuti di recente dal ministro delle infrastrutture professor Giovannini, che si è posto l'obiettivo di accelerare i trafori per le ferrovie attraverso le Alpi e gli Appennini, ridurre il trasporto su gomma con cui l'autotrasporto ha "ricattato" il paese da quarant'anni, reimportare le produzioni, specie quelle manifatturiere. Ma occorre che in primis il sistema industriale italiano partecipi allo sforzo per allargare il nostro export".

Quindi il fatto che il sistema portuale sia poco sistema nazionale è sussidiario?

"Abbiamo parlato dell'esigenza di attivare la conferenza delle AdSP con il ministro. Bene, però lasciami chiedere che succederebbe se la conferenza partisse sul serio come previsto: intendo ricordare che per l'art. 5 della Costituzione vorrebbero metterci il naso le Regioni, forse associazioni di area, l'infinità di player di ogni tipo. Fare sistema è una giusta aspirazione, ma mi chiedo se qualcuno riuscirebbe a spiegarmi come, in chiave concreta. Oggi siamo di fronte a un Piano nazionale di rilancio che, detto in parole approssimative ma reali, punta sui due porti ascellari, Genova e Trieste e poi sugli scali del Sud per un ennesimo tentativo di rilancio del Mezzogiorno. Tutto bene, ma allora il sistema qual'è?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

il Messaggero Marittimo

75° confetra Dal 1946

Data 30/06/21

Pagina 1

Foglio 1/3

Da Pietrarsa spunti di riflessione per il Governo

ROMA – Il 5 Luglio torna il Forum di Pietrarsa, che "offrirà spunti di riflessione per il Governo", afferma il presidente di Confetra, **Guido Nicolini.** La quinta edizione del Forum torna finalmente in presenza, e nella location nella quale nacque nel 2016. Un appuntamento fisso per l'agenda di Confetra, che fin dal primo anno ne ha sostenuto la realizzazione perché, come commenta Nicolini: "avvertivamo tutti il bisogno di costruire un grande

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

appuntamento nazionale permanente per discutere di cargo ferroviario, di trasporto intermodale e combinato, di rapporti tra imprese produttrici ed operatori logistici, di reti Ten-T, infrastrutture, incentivi a sostegno dello shift modale. Insomma, quella che poi sarebbe divenuta la 'cura del ferro', ha trovato nel nostro evento il naturale contenitore di confronto tra Istituzioni ed Organizzazioni di rappresentanza".

Il Forum si è svolto nel 2016 e nel 2017 presso il Museo Nazionale delle Ferrovie dello Stato della cittadina campana in provincia di Napoli, poi è 'emigrato' a Genova nel 2018, in segno di solidarietà e vicinanza alla Città della Lanterna dopo la tragedia del Ponte Morandi. Nel 2019 l'esperienza di Trieste, per discutere "sul campo" di Via della Seta terrestre, cintura ferroviaria e Area Balcanica. Quest'anno si torna a Pietrarsa.

"Il nostro Forum vive in continua evoluzione" continua il presidente Nicolini " un appuntamento di lotta e di governo, se mi si passa la battuta. Con i Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2017, siamo stati co-protagonisti di una grande stagione di confronto positivo e risultati concreti. Poi l'edizione di Genova fu una specie di 'rodeo' dialettico tra il Professor Ponti, 'No Tav' ed all'epoca Coordinatore della STM del MIT di Toninelli, ed i Commissari ai Corridoi. Il confronto con Paolo Foietta, Commissario della Torino – Lione, resta memorabile. Fortunatamente ora il clima è cambiato, e da ormai due anni siamo tornati a lavorare gomito a gomito con l'Esecutivo per l'attuazione degli obiettivi fissati dal Green New Deal UE – Agenda 2030 prima, e dal PNRR oggi. Ma di Pietrarsa sottolineerei, al netto delle questioni di merito, lo spirito da sempre unitario, costruttivo, plurale. Prima con Confindustria,
ora anche con Confcommercio Conftrasporto, si conferma un appuntamento strategico anche per il dialogo interconfederale e tra il mondo della Rappresentanza e le Istituzioni".

"Sono certo – conclude il presidente di Confetra – che l'evento offrirà spunti di riflessione preziosi per il Governo, oltre che per gli operatori del settore".

E sul punto torna, nella nota, anche il presidente di Assoferr, Andreas Nolte: "Siamo orgogliosi che con l'organizzazione del Forum di Pietrarsa, Assoferr si sia resa ancora una volta di più protagonista nel dibattito tra istituzioni ed imprenditoria del settore. Soprattutto in questo momento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

storico per tutto il Sistema Paese, nel segno della condivisione, inclusione e collaborazione che contraddistingue da sempre la nostra Associazione".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Verso Pietrarsa 2021

Ivano Russo (Confetra): Logistica centrale nel lockdown. A Pietrarsa un lavoro di confronto e sintesi che farà bene al settore

Ivano Russo, direttore generale di Confetra, l'uomo dei porti nella logistica o l'uomo della logistica nei porti.
Al Forum Pietrarsa per la quinta volta, la prima come stretto collaboratore del ministro Delrio, poi con un incarico associativo al vertice della Confederazione della Logistica. Con che spirito ritorna dopo l'anno orribilis della Pandemia?

Il Forum di Pietrarsa per me ha un sapore speciale. Lo "inventammo" Guido Gazzola ed io a valle di una Assemblea Assoferr in Sardegna, nel 2015, consapevoli del fatto che occorresse un luogo di discussione più vasto e più partecipato per accompagnare l'elaborazione e l'implementazione della "cura del ferro" voluta dal Ministro Delrio.
Lo immaginammo come uno spazio di dibattito permanente, plurale, brandizzato, con grande capacità simbolica ed evocativa.
Per noi doveva diventare la "Cernobbio – Ambrosetti" del cargo ferroviario. Il tutto anche per produrre una iniezione di fiducia e di orgoglio in un settore che veniva da anni di costante declino e assoluta marginalità logistica.
Dopo 6 anni e 5 edizioni, credo di poter dire che vedemmo giusto e che abbiamo centrato l'obiettivo.

Anno tremendo per alcuni comparti, ma non drammatico per la logistica che, anzi, sembra esser entrata nel cuore degli italiani che aspettano un pacchetto ordinato in rete.
Ma a monte di quel pacchetto un serttore alle prese con un'esplosione che sta cambiando il mondo.
Che quadro possiamo presentare in questo luglio in cui si sentono i primo forti segnali di ripresa?

Eviterei di alimentare l'idea che la Logistica coincida con l'e-commerce del "pacchetto". Anzitutto perché non è vero.
L'Italia movimenta circa 450 milioni di tonnellate di merce l'anno, in import ed export, di cui 8 mila legate all'e-commerce: l'1,7%. Nessuno ne nega l'importanza e la crescita, specie nell'ultimo anno, sia chiaro.
Ma dovremmo tutti fare uno sforzo per far comprendere all'opinione pubblica che, durante il lockdown, ad esempio, la logistica ha consentito a tutti noi di continuare a trovare i generi di prima necessità nei supermercati, il carburante nelle stazioni di rifornimento, i farmaci nelle farmacie e negli ospedali.
Così come, un Paese senza materie prime come il nostro, senza logistica che le importi non potrebbe avere una industria manifatturiera. Né esportare i nostri prodotti semilavorati o finiti nel mondo. Si pensi che ogni anno i porti generano circa 13 miliardi di gettito IVA: praticamente mezza Legge di Stabilità. Questa è la Logistica, oltre al pacchetto con il libro, il CD o un giocattolo. E siamo pronti a sostenere la ripresa, che è forte ed è già in atto, caratte-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

rizzandoci sempre più come il sistema circolatorio dell'economia reale. Di tutta l'economia reale: dai consumi al dettaglio alla produzione industriale.

Quest'anno un sottofondo dell'iniziativa di Pietrarsa riguarda il tentativo di superare le storiche contrapposizioni tra mondo delle merci su ferro e quello della gomma. Settori destinati ad integrarsi maggiormente se vogliamo guardare con fiducia gli obiettivi che ci impone il PNRR, e soprattutto l'Agenda 2030...

In realtà Pietrarsa non ha mai avuto un atteggiamento aggressivo nei confronti dell'Autotrasporto. Altrimenti il MIT non l'avrebbe certo patrocinata per anni, e probabilmente neanche Confetra co – promossa, negli anni scorsi, avendo al suo interno numerose rappresentanze del settore del trasporto gommato: Fedit, Trasporto Unito, Assoespressi, FITE, AITE, Assopostale. Certo, la partecipazione di Conftrasporto segna una svolta positiva, da questo punto di vista. Nicolini e Uggè hanno avuto modo di parlarsi diverse volte negli scorsi mesi, a livello di strutture collaboriamo su tanti fronti: da iniziative legislative congiunte ai vari Tavoli ministeriali attuativi del PNRR passando per il rinnovo del CCNL.
Personalmente, non ho mai vissuto come alternativi i "due mondi" cui Lei fa riferimento, non ho "storiche contrapposizioni" con nessuno, ed anzi spero che grazie anche a Pietrarsa si possa implementare un lavoro di confronto e sintesi che non può che far bene al Settore. Poi a volte si convergerà, altre no. Ma questo è il sale della democrazia. L'importante è non ragionare per partito preso e tra sette ideologicamente contrapposte, ma stare sui dossier in modo concreto, con approccio laico, e con lo standing da classe dirigente del Paese.

Il nuovo format quindi la convince?

Direi proprio di sì. Suggerirei solo all'amico Presidente Nolte, magari per Pietrarsa VI, di provare a riportare "in carrozza" anche Confindustria. So che è difficile perché la manifattura italiana storicamente ha considerato i servizi logistici come una mera commodity da esternalizzare per contenere i costi. E quindi i problemi delle industrie finivano ai cancelli delle fabbriche. Ma è chiaro che tutto ciò, ammesso e non concesso che avesse avuto un senso nei decenni scorsi, non lo ha più ora. Il just in time globale ed i recenti problemi di approvigionamento di materie prime o di scarsa disponibilità di noli e stiva, ha reso chiaro a tutti quanto il tema della vulnerabilità delle catene del valore su scala mondiale sia un tema economico industriale e produttivo, prima ancora che logistico. Sfrutterei questa nuova consapevolezza per allargare il campo. Anche perché, e bene non dimenticare, che la merce appartiene comunque a chi la produce e la vende, e questi affida poi ad uno spedizioniere internazionale il compito di portarla a destino nel più breve tempo possibile e con il minor costo possibile. Quest'ultimo comprerà viaggi, noli, stiva per raggiungere l'obiettivo. Ecco, tenere attorno ad un tavolo tutta questa filiera economica, non solo trasportistica, avrebbe un valore inestimabile. Tra l'altro questo mi pare l'unico modo per affrontare anche il problema dell'Ex works: 75% in Italia contro il 25 media UE.
Se non invertiamo questo dannoso trend per la logistica italiana, rischiamo di stare a parlare tra noi mentre poi è il compratore estero a decidere se venire a ritirarsi la merce in treno, camion o nave.

AR

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Torna il Forum di Pietrarsa

Il 5 luglio torna il Forum di Pietrarsa, finalmente in presenza, e nella location nella quale nacque nel 2016. Un appuntamento fisso per l'agenda di Confetra, che fin dal primo anno ne ha sostenuto la realizzazione perché, come commenta il Presidente Guido Nicolini "avvertivamo tutti il bisogno di costruire un grande appuntamento nazionale permanente per discutere di cargo ferroviario, di trasporto intermodale e combinato, di rapporti tra imprese produttrici ed operatori logistici, di reti Ten T, infrastrutture, incentivi a sostegno dello shift modale. Insomma, quella che poi sarebbe divenuta la 'cura del ferro', ha trovato nel nostro evento il naturale contenitore di confronto tra Istituzioni ed Organizzazioni di rappresentanza".

Il Forum si è svolto nel 2016 e nel 2017 presso il Museo Nazionale delle Ferrovie dello Stato della cittadina campana in provincia di Napoli, poi è 'emigrato' a Genova nel 2018, in segno di solidarietà e vicinanza alla Città della Lanterna dopo la tragedia del Ponte Morandi. Nel 2019 l'esperienza di Trieste, per discutere "sul campo" di Via della Seta terrestre, cintura ferroviaria e Area Balcanica. Quest'anno si torna a Pietrarsa.

"Il nostro Forum vive in continua evoluzione" continua il Presidente Nicolini " un appuntamento di lotta e di governo, se mi si passa la battuta. Con i Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2017, siamo stati co-protagonisti di una grande stagione di confronto positivo e risultati concreti. Poi l'edizione di Genova fu una specie di 'rodeo' dialettico tra il Professor Ponti, 'No Tav' ed all'epoca Coordinatore della STM del MIT di Toninelli, ed i Commissari ai Corridoi. Il confronto con Paolo Foietta, Commissario della Torino – Lione, resta memorabile. Fortunatamente ora il clima è cambiato, e da ormai due anni siamo tornati a lavorare gomito a gomito con l'Esecutivo per l'attuazione degli obiettivi fissati dal Green New Deal UE – Agenda 2030 prima, e dal PNRR oggi. Ma di Pietrarsa sottolineerei, al netto delle questioni di merito, lo spirito da sempre unitario, costruttivo, plurale. Prima con Confindustria, ora anche con Confcommercio Conftrasporto, si conferma un appuntamento strategico anche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

per il dialogo interconfederale e tra il mondo della Rappresentanza e le Istituzioni".

E sul punto torna, nella nota, anche il Presidente di Assoferr, Andreas Nolte: "Siamo orgogliosi che con l'organizzazione del Forum di Pietrarsa, Assoferr si sia resa ancora una volta di più protagonista nel dibattito tra istituzioni ed imprenditoria del settore. Soprattutto in questo momento storico per tutto il Sistema Paese, nel segno della condivisione, inclusione e collaborazione che contraddistingue da sempre la nostra Associazione".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Primo Magazine

confetra Dal 1946

Data 30/06/21

Pagina 1

Foglio 1/1

Cargo ferroviario, ritorna il Forum di Pietrarsa

Il 5 luglio torna il **Forum di Pietrarsa**, finalmente in presenza, e nella location nella quale nacque nel 2016. Un appuntamento fisso per l'agenda di Confetra, che fin dal primo anno ne ha sostenuto la realizzazione perché, come commenta il Presidente **Guido Nicolini** "avvertivamo tutti il bisogno di costruire un grande appuntamento nazionale permanente per discutere di cargo ferroviario, di trasporto intermodale e combinato, di rapporti tra imprese produttrici ed operatori logistici, di reti Ten T, infrastrutture, incentivi a sostegno dello shift modale. Insomma, quella che poi sarebbe divenuta la 'cura del ferro', ha trovato nel nostro evento il naturale contenitore di confronto tra Istituzioni ed Organizzazioni di rappresentanza".

Il Forum si è svolto nel 2016 e nel 2017 presso il Museo Nazionale delle Ferrovie dello Stato della cittadina campana in provincia di Napoli, poi è 'emigrato' a Genova nel 2018, in segno di solidarietà e vicinanza alla Città della Lanterna dopo la tragedia del Ponte Morandi. Nel 2019 l'esperienza di Trieste, per discutere "sul campo" di Via della Seta terrestre, cintura ferroviaria e Area Balcanica. Quest'anno si torna a Pietrarsa. "Il nostro Forum vive in continua evoluzione" continua il Presidente Nicolini " un appuntamento di lotta e di governo, se mi si passa la battuta. Con i Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2017, siamo stati co-protagonisti di una grande stagione di confronto positivo e risultati concreti. Poi l'edizione di Genova fu una specie di 'rodeo' dialettico tra il Professor Ponti, 'No Tav' ed all'epoca Coordinatore della STM del MIT di Toninelli, ed i Commissari ai Corridoi. Il confronto con Paolo Foietta, Commissario della Torino – Lione, resta memorabile. Fortunatamente ora il clima è cambiato, e da ormai due anni siamo tornati a lavorare gomito a gomito con l'Esecutivo per l'attuazione degli obiettivi fissati dal Green New Deal UE – Agenda 2030 prima, e dal PNRR oggi. Ma di Pietrarsa sottolineerei, al netto delle questioni di merito, lo spirito da sempre unitario, costruttivo, plurale. Prima con Confindustria, ora anche con Confcommercio Conftrasporto, si conferma un appuntamento strategico anche per il dialogo interconfederale e tra il mondo della Rappresentanza e le Istituzioni".

E sul punto torna, nella nota, anche il Presidente di Assoferr, Andreas Nolte: "Siamo orgogliosi che con l'organizzazione del Forum di Pietrarsa, Assoferr si sia resa ancora una volta di più protagonista nel dibattito tra istituzioni ed imprenditoria del settore. Soprattutto in questo momento storico per tutto il Sistema Paese, nel segno della condivisione, inclusione e collaborazione che contraddistingue da sempre la nostra Associazione".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

75° confetra Dal 1946

Data 30/06/21
Pagina 1
Foglio 1/4

Logistica

Ecco come saranno le ferrovie nel 2040

I vertici di Assoferr e Confetra anticipano i contenuti del 5° Forum di Pietrarsa in programma il 5 luglio

di Angelo Scorza

Torna a casa l'evento più 'ferrato' in materia.

Dopo le due edizioni 'in trasferta' di Genova 2018 e Trieste 2019, e dopo l'inevitabile 'buco' causa Covid del 2020, il museo ferroviario di Pietrarsa (Napoli) torna ad essere l'ideale palcoscenico del meeting per eccellenza del settore ferroviario in Italia.

Assoferr, l'associazione degli Operatori Ferroviari ed Intermodali che è organizzatore primo dell'evento, ha dunque deciso di riportare il Forum di Pietrarsa là dove era nato cinque anni fa.

Una decisione anche simbolica, a sentire i suoi promotori.

"Questa edizione arriva in un momento storico di grande importanza: ritorniamo a casa, nella sede originale del 2016, per valutare da dove siamo partiti e dove siamo arrivati, e per fare anche un bilancio di quanto del nostro patrimonio di idee e di proposte è stato trasferito nel PNRR Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, teso a realizzare 500 mila posti di lavoro in più e a impiegare 24 miliardi di euro per il potenziamento del trasporto su ferro di passeggeri e merci" spiega, a Ferpress, Andreas Nolte, Amministratore delegato di Transwaggon e Presidente di Assoffer.

"Il 5 luglio ci confronteremo sulle azioni da intraprendere nell'immediato futuro per riuscire a fare del PNRR il vero strumento di una rinascita, l'occasione di un 'rinascimento' del nostro Paese" spiega il manager di origine tedesca ma italianizzato a tutti gli effetti. "Sarà il primo convegno nel segno della 'inclusività', una piena convergenza delle associazioni alla ricerca di ciò che ci unisce, piuttosto che di ciò che ci divide. Per la prima volta parteciperanno infatti insieme Confetra, Assoferr e Conftrasporto, tre associazioni che – pur continuando ad operare in autonomia – insieme possono diventare un polo di riferimento per l'intero settore dei trasporti. In fondo non c'è mai stata una guerra dichiarata tra il mondo ferroviario e quello dell'autotrasporto, da sempre c'è una certa collaborazione. L'intermodalità è una realtà di tutti i giorni; dobbiamo tutti impegnarci a migliorare l'efficienza del sistema, pur facendo salvi i principi della libera concorrenza".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dunque il summit tricolore delle rotaie torna a casa in un momento molto particolare; e lo fa con delle ragioni ben precise.

“Per anni la nostra manifestazione ha mirato all’obiettivo di attirare l’attenzione sul mondo della logistica e sulle sue esigenze; oggi, anche per un effetto indotto dalla pandemia, viene riconosciuto il ruolo centrale della logistica nell’attenzione delle varie istanze istituzionali. La vera svolta avviene con il PNRR che per la prima volta assegna un’intera sessione di interventi di pianificazione alla logistica, all’interno di una Missione interamente dedicata allo sviluppo delle infrastrutture, in particolare ferroviarie. Ora si tratta di implementare queste azioni presto e bene e di spendere le risorse con onestà”.

Tra i promotori dell’iniziativa nata nel 2016 c’è da sempre Guido Gazzola, e tra le imprese che l’hanno sostenuta c’è VTG, di cui il manager genovese è uno degli executive, oltre ad essere vicepresidente (e past president) di Assoferr: “A Pietrarsa si disegnerà lo scenario del trasporto ferroviario dei prossimi 20 anni. Torniamo in questo ‘luogo sacro’ per i treni con ottimismo e con lo sguardo proiettato oltre la pandemia per disegnare insieme il Paese del futuro. C’è bisogno di un Paese forte, credibile, con programmazione di lungo periodo. La differenza è che oggi ci sono le risorse e Pietrarsa si candida a raccontare come il settore si immagina il trasporto ferroviario nei prossimi 15-20 anni. Abbiamo la fortuna di poter contare su investimenti di lungo periodo”

Non è la prima volta nella storia che il settore ferroviario è la chiave della rinascita industriale e occupazionale nei paesi industrializzati, ciò era successo già dopo le grandi crisi del passato.

“Dopo la crisi del 1930 fu sospesa in Italia la costruzione di locomotrici a vapore per far posto a quelle elettriche e a quelle diesel. Nel 2021, dopo la crisi di questo decennio sfortunato, possiamo affrontare il futuro con l’ottimismo di chi già in passato si è reso protagonista di cambi epocali. C’è chi guarda solo all’elettrico e chi anche ad altro; personalmente aspetto con impazienza l’arrivo delle formule di idrogeno in grado di produrre gli ottani necessari per una mobilità smart.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dal suo canto, Assoferr prova a tracciare una rotta per il settore e - forte dei propri imprenditori e delle proprie aziende - si apre sempre a nuove collaborazioni che condividano questo spirito e queste iniziative. La vicepresidenza recentemente ottenuta entrando in Conftrasporto è un segno della straordinaria crescita politica avuta in questi anni. Sono certo che il prossimo futuro ci riservi altre sorprese sempre nella condivisione di un futuro green" precisa il manager di VTG, il quale non ama particolarmente certi neologismi che invece pervadono un po' tutte le discussioni attuali in tema di economia. "Sarà un Forum di 'ripresa e resilienza', come il PNRR cui tutti guardano con interesse e massima attenzione. Ma la definizione è in parte infelice perché non rende l'idea; questo è il Piano del futuro del Paese. Conviene a tutti correre e prepararsi al cambiamento, perché il futuro è di chi se lo prende per primo. Dobbiamo essere là davanti a guidare la transizione ecologica e abbiamo tutte le competenze per farlo"

Anche per la densa agenda di Confetra, associazione che fin dal primo anno ne ha sostenuto la realizzazione, Pietrarsa è un appuntamento fisso perché, come commenta il Presidente Guido Nicolini (in passato già Presidente di Assoferr stessa) "avvertivamo tutti il bisogno di costruire un grande appuntamento nazionale permanente per discutere di cargo ferroviario, di trasporto intermodale e combinato, di rapporti tra imprese produttrici ed operatori logistici, di reti TEN T, infrastrutture, incentivi a sostegno dello shift modale".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Insomma, quella che poi sarebbe divenuta la 'cura del ferro', ha trovato nell'evento napoletano il naturale contenitore di confronto tra istituzioni ed organizzazioni di rappresentanza.

"Il nostro Forum vive in continua evoluzione; un appuntamento anche di lotta. Con i Governi che si sono succeduti dal 2015 al 2017, siamo stati co-protagonisti di una grande stagione di confronto positivo e risultati concreti" ricorda Nicolini. "L'edizione di Genova fu una specie di 'rodeo' dialettico tra il Prof. Ponti 'No TAV' e all'epoca Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del MIT di Toninelli, ed i Commissari ai Corridoi. Il confronto con Paolo Foietta, Commissario della Torino-Lione, resta memorabile. Fortunatamente ora il clima è cambiato, e da ormai due anni siamo tornati a lavorare gomito a gomito con l'Esecutivo per l'attuazione degli obiettivi fissati dal Green New Deal UE – Agenda 2030 prima e dal PNRR oggi".

Il numero uno di Confetra sottolinea lo spirito da sempre unitario, costruttivo, plurale dell'incontro. "Prima con Confindustria, ora anche con Confcommercio Conftrasporto, il Forum si conferma appuntamento strategico per il dialogo interconfederale e tra mondo della rappresentanza e istituzioni".

I lavori a Pietrarsa saranno aperti dal Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, chiamato a rapporto per fare il punto sulla modalità ferroviaria, sul gap infrastrutturale e sulla grande occasione che rappresenta il Recovery Plan, per il quale il Governo ipotizza un impatto di 2 punti di PIL. La Missione 3 del PNRR 'Infrastrutture per una mobilità sostenibile' prevede investimenti sulla rete ferroviaria per 24,8 miliardi di euro, gran parte destinati al Sud, non solo per l'alta velocità ma anche per il potenziamento delle reti regionali.

"Al Forum si farà parlare la politica che dovrà spiegarci quanto dei 'sogni dorati' del Recovery Fund sarà effettivamente realizzato e quale debito l'Italia dovrà sostenere per ripagare negli anni gli ingenti prestiti" spiegano in coro Assoferr e Confetra.

"Alle aziende si chiederà come intendano prepararsi alla rivoluzione 'green' e alla sua naturale declinazione intermodale, con una componente privata in quota investimenti di 1 miliardo di euro che verrà messa a terra già nel primo biennio per il solo settore intermodale. Si cercherà di capire quali investimenti potranno nascere da capitali italiani e quali da quelli stranieri, ridisegnando la geopolitica della portualità e degli interporti. Alla vigilia di acquisizioni importanti da parte di fondi americani e cinesi, si innesterà una dinamica di fatto non priva di rischi per il sistema Paese; si stima siano pronti 10 miliardi di euro per la conquista delle filiere di trasporto.

Si valuterà infine l'impatto della Silk Road, cui l'Italia fatica tutt'oggi a collegarsi nelle dinamiche terrestri mentre dimostra grandi segnali di risveglio per quanto riguarda l'offerta portuale.

Ancora oggi un treno che parte dall'Italia impiega una settimana in più rispetto ad un treno tedesco per collegarsi alle direttrici euroasiatiche. E in più ci si domanda se 200 milioni di euro per il comparto cargo ferroviario basteranno per sostenere la competizione nel mercato unico europeo".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.