



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# **RASSEGNA STAMPA**

Luglio 2020

## **Autoproduzione, Assologistica: “Le norme vanno rispettate”**

Roma – “L’autoproduzione in ambito portuale è regolata dall’art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995. Ma negli ultimi 2 anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali il ricorso all’autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese”. Lo scrive Assologistica in una nota.

Il presidente dell’associazione, Andrea Gentile “ricorda come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell’estate del 2018” e spiega: “Il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un’applicazione difforme vanno modificate migliorandole. E’ fondamentale che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori”.

“Gli aspetti legati all’autoproduzione non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza”

# Porto, il futuro nelle mani di De Micheli

No al bilancio. Brugnaro: conti in ordine? Non si è fatto niente. Marinese: basta polemiche, si scavi

**VENEZIA** «Avevano la terza opportunità per dimostrare che il futuro dei porti di Venezia e Chioggia è più importante di qualsiasi tattica di breve periodo o questione di natura personale. Ma hanno scelto un'irrazionale intransigenza e questo avrà ricadute gravi, perché rischia di limitare l'operatività dell'ente». Pino Musolino è arrabbiato e deluso dopo che, come previsto, l'ultima seduta possibile del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale da lui presieduta è stata «disertata» da Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, gli altri due membri nominati da Regione e Città metropolitana. Ieri scadeva infatti il termine per l'approvazione del bilancio e a rigor di legge Musolino dovrebbe essere sostituito da un commissario. Ma da Roma non arrivano indicazioni precise, in attesa che la Direzione di vigilanza sui porti finisca le



**Musolino**  
Irrazionale intransigenza e tattiche di breve periodo hanno vinto

**Comunità portuale**  
Rischiamo di fare rotta verso il nulla, siamo preoccupati

verifiche richieste dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e che si pronuncerà l'Avvocatura dello Stato.

Il futuro di Musolino pare comunque in bilico e già pochi scommettevano su una sua riconferma: anche ieri la comunità portuale veneziana e Confetra hanno espresso la loro amarezza, ma senza difendere il presidente, quanto piuttosto sottolineando i rischi per il futuro degli scali. «Il mondo imprenditoriale è per la prima volta compatto: nessuna discesa in campo pro o contro la gestione portuale perché il problema oggi è il porto - dice una nota firmata "Port community", cioè coloro che avevano organizzato la grande manifestazione del 13 febbraio scorso - Con l'ombra sempre più fitta di un commissariamento, il porto di Venezia rischia oggi di fare rotta verso il nulla, vittima designata di rinvii costanti che hanno



cronicizzato problemi operativi». «Il passare di altre settimane senza soluzioni, interventi e risorse determinerà una crisi dalla quale sarà difficile uscire - dice il presidente della Nuova Compagnia dei lavoratori portuali Davide Divari - e non è una questione di una singola impresa, sarà un problema di tutta l'operatività del porto di Venezia».

«Si apre una fase di incer-

**Ministro e presidente**  
Paola De Micheli e Pino Musolino: la prima dovrà decidere se commissariare il secondo

tezza e siamo preoccupati - afferma il presidente di Confetra Nordest Paolo Salvaro - Ci sono interventi importanti che sembravano finalmente sbloccati e che potrebbero nuovamente essere rinviati». A puntare sugli scavi è anche il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, che ce l'ha con il governo e non getta certo un salvagente a Musolino. «I presidenti passano, a restare sono i problemi burocratici e infrastrutturali - dice Marinese - Basta polemiche: bisogna scavare, decidere dove mettere le grandi navi, prima che se ne vadano a Ravenna, come già accaduto, o Trieste. L'ente va salvaguardato, il governo deve smetterla di giocare e i parlamentari del territorio invece di fare strumentalizzazioni politiche facciano approvare il protocollo fanghio».

Il sindaco Luigi Brugnaro per l'ennesima volta respinge

invece la tesi dell'«agguato» politico di Giri e Campitelli, da lui guidati per i rapporti difficili con Musolino, riportando il «no» al riequilibrio del project financing del terminal di Fusina: «I consiglieri decidono in autonomia e coscienza, anche perché rispondono in prima persona con il proprio patrimonio per i danni erariali - afferma il sindaco - Il presidente ha firmato un accordo senza avvisarli, quell'accordo non è stato da loro condiviso ma si è andati avanti a spendere dei soldi pubblici». «Abbiamo fornito loro dati e pareri», si difende Musolino. Al quale però Brugnaro non risparmia una stoccata pesante. «Il bilancio è in salute? Se non scavano i canali, se non si fa niente... - attacca - Bisogna rilanciare il porto, ci sono tante cose che non sono state fatte».

**A. Zo. - A. Ga.**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Trasporti

**VENEZIA** Dieci anni di tempo e 131 milioni di euro per rinnovare la flotta Actv. Arriva dal ministero dei Trasporti il finanziamento che permetterà ad Avm di convertire all'ibrido elettrico 35 vaporette che solcano il Canal Grande, comprare nuovi ferry e battelli foranei, rifare ex novo pontili e aggiustare pontoni. La giunta comunale ieri ha approvato l'accordo di programma con la Regione Veneto, destinataria dei fondi stanziati dal ministero delle Infrastrutture per il rinnovo della flotta navale del



**Ibridi**  
I futuri vaporette che solcheranno il Canal Grande saranno ibridi, a motore diesel con sistema di alimentazione elettrica con meno emissioni

## Vaporette green in Canal Grande oltre 130 milioni per la nuova flotta Actv

Accordo tra Comune e Regione. Ive, Ca' Farsetti cambia destinazione a due aree

trasporto pubblico con due decreti, il primo del 2018 e l'altro firmato ad agosto dello scorso anno. La giunta Zaia ha approvato la delibera per l'assegnazione delle risorse lo scorso 10 marzo, in piena pandemia. E ieri la giunta comunale ha dato l'ok all'accordo di programma da firmare per passare all'incasso dei 131 milioni di euro, una somma che vale praticamente quanto la manovra correttiva di bilancio di Ca' Farsetti per le misure di contrasto alla crisi da coronavirus. Ma nel caso di Avm la cifra sarà erogata nell'arco di dieci anni, non appena tutti gli accordi tra Comune, Regione e ministero saranno firmati e diventeranno operativi. Quello di ieri è un primo passaggio per arrivare poi all'incasso vero e proprio. «Acquistaremo tre nuovi ferry, battelli foranei, nuovi vaporette - spiega il direttore generale di



**Sindaco**  
Abbiamo trovato molti debiti lasciati dal passato, sono come le cavallette, non sanno produrre nulla

Avm Giovanni Seno - E adopereremo lo stanziamento per l'ibridazione dei vaporette che attraversano il Canal Grande». Su 35 mezzi il motore diesel sarà dotato anche di un sistema di alimentazione elettrica, che permetterà di abbattere i picchi di potenza, di consumi e ovviamente di emissioni. Il finanziamento del governo sarà adoperato anche per la parte del piano di investimenti di Avm che riguarda gli approdi: rifare ex novo i pontili di Fondamente Nove, Murano e Rialto Mercato, rinnovare quelli più vetusti tra centro e isole, rifare i pontoni. Ieri la giunta ha anche approvato la nuova disciplina di gestione del People Mover tra piazzale Roma e Tronchetto: classificato finora quale impianto di risalita (come quelli in montagna), passa definitivamente ad un contratto che lo inquadra come servizio pubblico a tutti gli ef-

fetti. Per l'utente non cambia nulla: per la società Avm, invece, cambia lo status con quale la Regione classifica il mezzo e il servizio. Nell'immediato, la manovra di breve periodo del Comune a sostegno dell'azienda di trasporto per il 2020 prevede uno stanziamento di 7 milioni e la rinuncia alla quota della vendita dei biglietti, così da minimizzare il previsto sbilancio di 39 milioni di euro.

Allo stesso modo, il Comune sta accorrendo in soccorso di Ive, la società immobiliare di Ca' Farsetti. E dopo l'acquisto del Toniolo per 6 milioni per immettere liquidità e risparmiare sull'affitto versato alla sua stessa società, ieri la giunta ha approvato il riassetto urbanistico di due progetti Ive: in via Vallenani e in via Ca' D'Oro non si faranno case popolari come prevedeva il vecchio piano decaduto ma un in-

tervento abitativo più contenuto e di diversa natura che comprende una casa di riposo e 32 mila metri quadri in più di verde. «Ive l'abbiamo trovata piena di debiti tutto era pieno di debiti, non sanno produrre nulla, sono come le cavallette» dice Brugnaro riferito ai suoi predecessori.

Il debito risale a prima dell'amministrazione attuale. «Al fondo Estcapital di Gianfranco Mossetto erano andati diversi immobili pubblici in cambio di liquidi e di una fidelizzazione da 7 milioni di euro. Estcapital è poi fallita e i soldi non sono mai arrivati, mentre versare quella somma per il Comune nel 2015 significava andare in bancarotta - spiega l'assessore Zuin - Ive ha preso stabili e debiti, per questo la sua situazione finanziaria non era buona».

**Mo.Zi. A.Ga.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La vicenda

● Il ministero delle Infrastrutture ha stanziato nel 2018 e nel 2019, 250 milioni di euro per l'acquisto e il refitting dei mezzi di trasporto acqui

● Al Veneto spettano 131 milioni di euro che sono stati destinati a Venezia. La giunta di Ca' Farsetti ieri ha fatto il primo passo per l'accordo con la Regione

## La polemica

«Off-shore? Marghera è piena di aree non ha senso»

**B**rugnaro e Martini contro Baretta per l'ipotesi del porto al largo collegato alla terraferma da strade o ferrovia. «Proposta bislacca - dice il sindaco - Un porto offshore in mare ma collegato alla terra col treno. Ma vi sembra che sia tempo per queste cose? Abbiamo il porto a Marghera e invece dobbiamo andare davanti all'Excelsior o a Sottomarina. Sono personaggi importanti quelli che dicono queste cose». Brugnaro propende ad una soluzione definitiva di approdo a Marghera per le navi. Proposta avversata dal candidato sindaco della civica Tutta la Città Insieme, Giovanni Andrea Martini che contrasta soprattutto l'idea di Baretta di usare Marghera come soluzione temporanea. Ma le navi, dove devono andare, ha chiesto a Martini la lista Venezia Verde e Progressista. «Solo oggi Baretta parla di off-shore, ipotesi che potrebbe realizzarsi tra decenni. Che credibilità può avere?», risponde Martini. «Il confronto deve essere solo tra i progetti che collocano le navi fuori dalla Laguna e deve essere scelta quella che ha il minore impatto». Il centrosinistra rimbalza quindi su Martini l'accusa di fare «effetto seppia» sui progetti concreti. «L'unità deve essere tra coloro che condividono gli obiettivi di tutela della laguna e della qualità della vita e non con chi vuole tenere il piede in due scarpe», ribatte lui. (mo.zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti, Logistica

Roma  
01 Luglio 2020

## Nicolini: "Un errore non approfittare del DL Semplificazioni"

Per il presidente di Confetra sarebbe ingiustificabile un provvedimento che non tiene conto del settore più vessato dalla burocrazia



**01 Luglio 2020 - Roma** - "Non approfittare del DL Semplificazioni per imprimere una svolta al settore sarebbe un imperdonabile errore". Lo dichiara il presidente di Confetra, Guido Nicolini.

"Agli Stati Generali dell'economia – aggiunge il presidente – abbiamo condiviso il tema con il Governo: non possiamo più sostenere il peso di 30 miliardi di oneri burocratici l'anno. 133 sono i procedimenti amministrativi vigenti, in tema di controlli sulla merce, solo in ambito portuale, ed in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni. Se guardiamo poi all'intero Settore logistico, gli adempimenti amministrativi su merci e vettori arrivano ad oltre 400, coinvolgendo 30 uffici o enti pubblici".

Le spedizioni, cuore pulsante della logistica in tutto il mondo, sono regolate da un Regio Decreto del 1942, e dal 2016 aspettiamo che sia reso operativo lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli.

"Sarebbe ingiustificabile varare un DL Semplificazioni senza occuparsi del Settore più vessato dalla burocrazia, la Logistica ed il trasporto merci" Nicolini conclude con un esempio : "Le grandi piattaforme di e-commerce hanno il loro hub distributivo per l' Europa in UK. Oggi, con la Brexit, stanno ovviamente programmando la delocalizzazione considerato che potrebbero esserci barriere amministrative o economiche sugli scambi tra Londra e Vecchio Continente.

L'Italia è tagliata fuori dalle possibili opzioni, pur avendo costi del lavoro e di locazioni degli impianti più competitivi rispetto a Francia o Olanda, perché il Paese non offre certezze sui tempi di svincolo della merce. Che poi è la stessa ragione per cui le merci destinate alla Pianura padana in larga parte decidono di scalare il porto di Rotterdam, e scendere poi in treno o camion, piuttosto che i porti liguri. In entrambi i casi: decine e decine di miliardi persi per il Sistema Paese in termini di fatturato, gettito fiscale, lavoro, ricchezza. Inutile invitarci a "reinventare l'Italia" se poi non si è in grado di capire ed agire su queste banalità" 

## *La Tav, le fake e l'autolesionismo (verde) del sindaco di Lione*

Roma. Il neo sindaco ecologista di Lione, Grégory Doucet, ha affermato sulla Stampa che vuole più trasporto ferroviario, ma crede che la Torino-Lione sia un'opera sbagliata. Il Movimento 5 stelle si è subito allineato a questa dichiarazione, senza pensare a cosa serva la nuova linea ferroviaria tra Italia e Francia, portando inoltre inesattezze circa la relazione della Corte dei conti europea sulla Tav. La Corte dice che le colpe dei ritardi dell'opera sono dovute proprio alla politica che è "fallimentare nelle procedure di coinvolgimento dei portatori d'interesse" e questo "sfocia in contenziosi dinanzi ai tribunali nazionali, con conseguente slittamento dell'inizio dei lavori". E' proprio la Corte che indica la Torino-Lione come cattivo esempio di questo processo che porta a ritardi e sovracosti. La politica non è stata in grado di prendere decisioni sulle grandi opere, seguendo i movimenti Nimby (dall'inglese "Not in my back yard"), la

Torino-Lione verrà conclusa con 15 anni di ritardo. Tra le altre cose, la Corte sottolinea che le "debolezze nel processo di analisi costi-benefici incidono sulla qualità del processo decisionale" e che la valutazione costi benefici voluta dall'ex ministro alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, non è "mai stata convalidata dalla Francia e la Commissione non è stata consultata".

Tuttavia c'è da sottolineare che il sindaco ecologista di Lione fa un autogol: afferma che vuole più trasporto su ferro, ma che la Torino-Lione non è utile. C'è da rimarcare che probabilmente non ha compreso l'utilità della Torino-Lione che è proprio un'opera per spostare il traffico tra Italia e Francia dai camion ai treni.

Guardiamo cosa succede sui diversi valichi internazionali. Il traffico verso la Svizzera, dove sono state anche costruite grandi opere per l'attraversamento del paese (il Monte Ceneri verrà inaugurato

questo anno e porterà enormi benefici all'Italia), è al 70 per cento su ferro. Verso la Francia, solamente il 5 per cento del traffico utilizza i treni merci, mentre il 95 per cento la gomma. Ma perché il traffico verso la Francia non riesce a essere su ferro come vorrebbe il sindaco di Lione?

Il problema è che i costi per il trasporto ferroviario delle merci sono troppo elevati per via di un'infrastruttura che non permette di avere treni lunghi e pesanti e con le sagome adatte. E la Torino-Lione, che non è un tunnel ferroviario ma un'opera che migliora anche il traffico tra le due città, serve proprio a rendere l'infrastruttura adatta al trasporto merci ferroviario e a ridurre di circa il 60 per cento i costi per treno/chilometro. Chiaramente non è la singola opera infrastrutturale che rende efficiente un paese o una modalità di trasporto, ma come ricorda la stessa dei Corti dei conti europea è possibile

avere lo spostamento della merce dalla strada alla ferrovia se ci saranno "eliminazione delle strozzature, costruzione di collegamenti mancanti a livello di corridoio, promozione delle condizioni del traffico multimodale per garantire traffico ferroviario interoperabile e senza soluzione di continuità". La Torino-Lione è dunque parte della strategia per rendere più competitivo il trasporto ferroviario delle merci a livello europeo al fine di aumentare la competitività del sistema logistico italiano ed europeo.

In conclusione, se l'obiettivo è quello di aumentare il trasporto ferroviario, come chiede lo stesso sindaco di Lione (e come sostiene il M5s nei suoi programmi elettorali), sarebbe bene fare comprendere alla politica che, oltre a una liberalizzazione e a una buona regolazione del settore ferroviario merci, servono anche i binari e le gallerie.

**Andrea Giuricin**

IL CASO

## Il caos azzoppa anche l'export di Lombardia, Piemonte e Veneto

Le imprese della logistica: così si favoriscono solo i porti del Nord Europa

Marco Morino  
MILANO

La Lombardia, da sola, assorbe quasi il 50% del traffico del porto di Genova e il Piemonte poco meno del 20 per cento. Senza trascurare Veneto ed Emilia-Romagna, che trovano nei porti liguri di Genova e La Spezia uno sbocco importantissimo per i rispettivi flussi di import/export. Bastano pochi numeri per comprendere che la paralisi lungo le autostrade liguri e il caos negli accessi al sistema portuale dell'alto Tirreno (Genova in primis) causa ripercussioni gravissime per le imprese esportatrici e per gli operatori logistici di quattro regioni del Nord: Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna.

### Genova e la Lombardia

Genova è tra i maggiori porti italiani per volumi di merce in transito e approdo naturale per esportatori ed operatori logistici (spedizionieri, autotrasportatori) della Lombardia. Genova movimentava circa 2,3 milioni di teu l'anno in import ed export (inclusi i vuoti). Quasi la metà (47,4%) del traffico del porto di Genova ha origine o destinazione in Lombardia. Il trasporto marittimo ha per la Lombardia, regione aperta come poche ai mercati mondiali, un'importanza fondamentale. I porti dell'alto Tirreno, Genova e La Spezia, sono le principali vie d'accesso ai mercati d'oltremare, dal Nord America all'Estremo oriente, i nodi trasportistici attraverso i quali passano le merci provenienti/dirette alla regione logistica milanese. È normale quindi che Betti Schiavone, presidente di Alsea (Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, la più grande associazione territoriale italiana del settore spedizioni, logistica e trasporti, contando oltre 700 imprese per più di 20 mila addetti) dichiari di essere «disgustato» dalla situazione che si è venuta a creare in Liguria, lungo le autostrade e intorno ai porti. «È una un vergogna. In questo momento, da Albenga a Ovada - dice Betti Schiavone - ci vogliono 7 ore. Lei capisce che per le imprese della logistica e per gli esportatori che hanno la necessità di fare viaggiare le merci nel più breve tempo possibile questa situazione è insostenibile». Anche perché - osserva Betti Schiavone - ogni anno arrivano o partano dall'Italia circa mezzo milione di teu diretti verso i porti del Nord Europa: Rotterdam, Amburgo, Anversa. Il caos ligure non è altro che un regalo, servito su un piatto d'argento, alla concorrenza portuale del Nord Europa, che già oggi sottrae una discreta quota di traffico ai porti italiani.

Tornando al caso di Genova, va anche detto che la quota intermodale (strada + ferrovia) non supera il 10/12% del totale volumi movimentati. Ciò significa che circa 90% della merce in entrata o in uscita dal porto, considerando tutti i terminal tra Voltri e il porto storico, viaggia sui Tir. Quindi per Genova non c'è scampo: se si bloccano le autostrade, si blocca il porto. E se si blocca il porto, si blocca l'export, a danno di un Pil che invece dovrebbe recuperare in fretta.

### Piemonte in fibrillazione

Il Piemonte, da parte sua, assorbe il 18,4% del traffico del porto di Genova. «Il mio telefono sta esplodendo», dichiara Diego Pasero, presidente di Astra, l'associazione di trasporto più rappresentativa nel sud del Piemonte e del Ponente ligure - a causa delle telefonate che sto ricevendo dai colleghi delle imprese». Autisti sull'orlo di una crisi di nervi, committenti inferociti per il ritardo delle prese o delle consegne della merce, tempi di guida e di riposo impossibili da rispettare, trasporti eccezionali prenotati secondo le procedure stabilite

e annullati poche ore prima, costi delle imprese che corrono e impossibilità di fatturare. «La situazione di blocco - prosegue Pasero - è la perfetta rappresentazione del sistema Italia, un intreccio inestricabile di responsabilità diverse e non sanzionabili. Come si fa a spiegare razionalmente la ragione per cui non si sono fatti i controlli sulle gallerie nei due mesi e mezzo del lock down a traffico ridottissimo, quando contemporaneamente si lavorava per fortuna a terminare il Ponte Morandi?».

Dice ancora Pasero: «Comprendiamo le esigenze di messa in sicurezza, tuttavia la gestione di questi controlli sulle gallerie stanno ottenendo risultati opposti, creando situazioni su strada altamente pericolose. Chiediamo alla ministra De Micheli di agire in modo straordinario pianificando con il gestore la soluzione di tale disastro».

Osserva Daniele Testi di Contship Italia: «Siamo tutti consapevoli che si tratta di progetti di manutenzione fondamentali, ma molti nodi vengono a galla dopo decenni di denunce sul ritardo infrastrutturale del sistema logistico troppo spesso scaricati sulle spalle degli operatori logistici costretti a offrire servizi sempre a minor tariffa in condizioni operative svantaggiate. Le risposte sono complesse, ma dovrebbero prevedere un meccanismo di supporto agli operatori in termini di programmazione dei volumi e delle operatività attraverso corsie dedicate alle merci (h24) e una digitalizzazione dei processi, che aiuti ad intervenire in tempo reale sull'appuntamento di presa e consegna».

Nel frattempo, la categoria chiede, al fine di compensare le perdite economiche subite, lo storno del pagamento dei pedaggi autostradali su tutta la rete autostradale ligura e sulle autostrade di collegamento; l'emanazione di direttive agli organi di controllo su strada, per evitare sanzioni ai conducenti impossibilitati al rispetto dei tempi di guida e di riposo; l'adeguamento dello stanziamento per il ristoro del crollo del Ponte Morandi.

### Veneto ed Emilia

Anche Veneto ed Emilia-Romagna guardano con apprensione a ciò che sta accadendo in queste ore in Liguria. Il Veneto assorbe circa l'8,2% del traffico del porto di Genova, l'Emilia-Romagna l'8,6 per cento. Per quanto riguarda il Veneto, c'è un dato che colpisce: secondo un'indagine condotta da Contship Italia su un campione rappresentativo di imprese manifatturiere venete, il 69% degli interpellati dichiara di utilizzare il porto di Genova per l'esportazione della merce, il 49% il porto di Venezia, il 15% il porto di Trieste e il 6% il porto di La Spezia (nella risposta le imprese potevano indicare i primi due porti). Dunque anche in Veneto il porto di Genova rappresenta la via d'accesso privilegiata per l'export marittimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I NUMERI

## 2,3 milioni

### Teu

La classifica dei porti italiani gateway per movimentazione di container vede Genova sul primo gradino del podio con 2.298.330 Teu (di cui il 76,4% pieni), seguita da La Spezia con 1.275.206 e Napoli con 667.727

## 473 miliardi

### import/export

Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto sono le tra principali regioni italiane in termini di interscambio commerciale con l'estero (il 53,2% dell'interscambio commerciale con l'estero, secondo un'indagine di Contship Italia)

# Alsea Academy, cultura e formazione per l'autotrasporto

L'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori lancia una Academy per diffondere l'operato formativo di categoria

È stata presentata ufficialmente il primo luglio **Alsea Academy**, nuovo ente patrocinato dall'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori per far conoscere le **attività promosse** dalla stessa in ambito formativo.

Dalla **formazione professionale a quella scolastica**, tutte le iniziative dell'Associazione saranno incluse sotto il cappello del nuovo brand.

## Come risolvere il rebus della logistica e riportare l'Italia sulla rampa di lancio

DI BETTY SCHIAVONI\*

**O**ccorre un deciso cambio di passo volto a: sburocratizzare e semplificare il Paese, riformare la giustizia e il sistema fiscale, incrementare la formazione e la ricerca e sviluppo, sbloccare i grandi cantieri, digitalizzare il Paese, attrarre investimenti esteri. Abbiamo bisogno di fare e di fare con metodo. Non le imprese, che già fanno molto in condizioni proibitive, ma da parte delle forze politiche e sociali di questo Paese. Non vogliamo più tweet, annunci e programmi di lavoro (quanti ne abbiamo visti!). Vogliamo pochi obiettivi con il nome dei responsabili, il budget e il piano di lavoro temporale. Per quanto concerne il nostro settore, dei trasporti delle spedizioni e della logistica, entro un po' più nel dettaglio. Occorre creare dei parcheggi sicuri per i camion in prossimità dei nodi. In Italia sono stati realizzati porti, aeroporti ma non le strutture di servizio. Mancano parcheggi sicuri a Malpensa, a Segrate, a Genova e a Vado. Restando sulla strada occorre terminare rapidamente la Pedemontana lombarda e migliorare le connessioni con l'aeroporto di Malpensa. È impellente la realizzazione della gronda di Genova di cui si sente la necessità da decenni e che oggi diventa fondamentale.

**In merito al trasporto aereo** occorre anzitutto avere presente che le imprese di spedizioni che consolidano le merci da spedire via aerea sono tuttora localizzate intorno a Linate. Occorre incentivare il trasferimento di dette imprese nella zona di Malpensa avendo ben chiaro che, allorché si decise di creare Malpensa 2000, vi fu una visione miope che non incentivò il trasferimento di dette imprese a Malpensa. Anzi, gli alti costi degli uffici ne disincentivò il trasferimento. Questa spinta a localizzarsi intorno a

Malpensa consentirebbe di ridurre il traffico che da Segrate va verso l'aeroporto varesino tutti i giorni togliendo migliaia di camion dalle strade tutte le settimane. Paradossalmente occorrerebbe regalare i magazzini intorno a Malpensa agli spedizionieri che decidessero di spostarsi in questo contesto. Occorre avere una compagnia di bandiera efficace ed efficiente che abbia il trasporto aereo merci come obiettivo statutario da perseguire così come lo hanno Lufthansa e Air France, compagnie che rivestono un ruolo strategico nello sviluppo degli scambi commerciali di Germania e Francia. A livello ferroviario occorre accelerare nella realizzazione di Milano Smistamento e di Brescia con le opere che ne giustificano l'esistenza: in primis il terzo valico e il raddoppio della linea di servizio (Voghera-Pavia), poi con le opere che portano verso la Svizzera. Contestualmente è necessario abbandonare fantasiose proposte di creazione di nuovi retroporti ad Alessandria, Arquata Scrivia e altri ancora, anche perché ci sono già strutture utili in questo senso: oltre a quelle citate di Milano Smistamento e Brescia ci sono Torino Orbassano, Novara, Mortara, Melzo, Busto Arsizio e Piacenza, solo per restare all'interno della Regione logistica milanese. Occorre poi rendere le manovre ferroviarie competitive laddove spesso rappresentano un onere insostenibile. A livello marittimo serve concentrare le risorse su quelle utili. Fermo restando l'esistente, non creiamo nuove cattedrali nel deserto. I nostri porti hanno capacità per milioni di Teus: il problema italiano non è la capacità dei porti, sovradimensionata soprattutto con l'entrata in opera di Vado, ma le connessioni. Raggiungere Malpensa e i porti liguri è un'impresa, senza

citare i problemi che attanagliano i trasporti eccezionali, laddove i grandi macchinari rappresentano una voce fondamentale dell'export italiano.

**Occorre poi snellire** le procedure con: 1) la realizzazione del Sudoco. Per effettuare un'operazione di import/export, gli operatori debbono presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni, trasmettendo ad ognuna informazione e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari. In assenza di un efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, costi e tempi della frammentazione ricadono sulle imprese. Il Sudoco fungerebbe da punto unico di controllo, coordinato dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con risparmio di tempi e costi per l'amministrazione pubblica e gli operatori; 2) l'armonizzazione dei controlli puntando sulla compliance delle imprese. In pratica le imprese che garantiscono elevati livelli di sicurezza devono essere premiate con un numero inferiore di controlli nelle operazioni di import ed export; 3) occorre superare il riscontro delle merci della Guardia di Finanza, trattandosi di una duplicazione dei controlli eseguiti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Ma, come detto, occorre anzitutto prevedere che ognuno di questi punti abbia un responsabile, un budget e un piano di lavoro temporale. Senza, resteremmo fermi alla politica dei tweet, degli annunci e, ahimè, dei decreti da centinaia di pagine che necessitano di decine e decine di decreti attuativi. (riproduzione riservata)

\*presidente Alsea  
Giunta Confetra

## Genova in lockdown di mare e di terra

L'area collassa ogni giorno per ritardi infrastrutturali e problemi gestionali. La città è un maxi-ingorgo h24, con Regione, Governo e Autostrade che si accusano a vicenda. Il porto è paralizzato sia in entrata che in uscita, e i cinesi se ne vanno

[By Claudio Paudice](#)

Persino le ambulanze a sirene spiegate, con a bordo persone colpite da infarto o ictus, restano bloccate in quel maxi-ingorgo h24 in cui si è trasformata Genova. La denuncia della direzione ligure del 118 è la sintesi impietosa dell'inesorabile declino che sta pagando la città portuale che vive di traffici e invece si ritrova a morire di traffico. Da giorni il porto, il cuore economico, è occluso sia in entrata che in uscita. Questa mattina i terminalisti hanno visto arrivare la polizia nei piazzali per impedire ai mezzi pesanti di uscire in strada: "Ordini dalla Prefettura. Tutti i camion devono restare fermi in porto". Mentre gli autotrasportatori che dovevano recarsi ai terminal per caricare i contenitori all'alba, alle 11 erano ancora fermi in coda.

L'immagine che arriva da Google Maps è un gigantesco anello rosso che imprigiona Genova in una morsa da cui non si entra e non si esce, fotografia di una città ingolfata e isolata. L'ennesima giornata di ordinaria passione è iniziata con una distesa di nove chilometri di veicoli sulla A7 Genova-Serravalle, un'altra coda di cinque chilometri sulla A12 nei pressi di Genova Nervi, altri dieci chilometri sulla A10 tra l'aeroporto e il bivio per la A26. Anche la viabilità interna è stata un inferno, con la sopraelevata direzione Foce verso Sampierdarena rimasta chiusa. "Tutta la città si è intasata, siamo bloccati mani e piedi", dice all'HuffPost Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto Genova.

C'è il calvario dei cittadini ormai all'ordine del giorno da quando è crollato il Ponte Morandi due anni fa. Ma c'è soprattutto il declino economico di una città che ogni giorno collassa per problemi infrastrutturali annosi ed esasperati dal Covid: la Gronda bloccata, il ponte crollato, una rete ferroviaria ancora sottosviluppata. A ritardi infrastrutturali si sommano quelli gestionali, e fanno ancora più rabbia. Tutto il mondo economico e logistico che ruota intorno al porto è avvelenato con Autostrade per l'Italia: "Stiamo valutando con altre associazioni della logistica una class action contro Aspi. Qui siamo veramente al colmo", lamenta Luca Becce, presidente di Assiterminal-Confetra. "C'è uno scaricabarile continuo tra Regione, ministero e Autostrade. Ma soprattutto c'è la totale mancanza di coordinamento con le istituzioni. Pensi: non si è sfruttato il lockdown per fare i lavori di manutenzione, i cantieri sono subito ripartiti appena sono riprese le attività economiche. Tutto questo è un delirio".

E' notizia di oggi, riportata dal Sole 24 Ore, che il colosso statale cinese dei container Cosco sta invitando i suoi clienti a utilizzare altri porti italiani per i loro commerci. Scappa così dalla città il terzo gruppo al mondo nel settore (dopo Maersk e Msc) che ha scommesso sulla Lanterna fin dal 1963. Anche altri player, riportano i rumors da Genova, stanno considerando di dirottare altrove i propri traffici. "Sarebbe l'Apocalisse", dice chi lavora ogni giorno sui moli. Il presidente dell'autorità di sistema Signorini tuttavia smentisce: "Altri che vanno via? No, al momento no".

Il mese di maggio ha segnato un'altra battuta d'arresto per le attività portuali in epoca Covid. Il traffico commerciale ha chiuso a poco meno di quattro milioni di tonnellate, -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019 per i porti di Genova, Savona e Vado. Per non parlare del traffico container: maggio fa segnare un risultato storico negativo, -26,0% pari -62mila Teu (unità di misura dei container) in termini assoluti. Le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre per le importazioni è ancora più brusca (-30,8% contro -12,9%).

Numeri che riflettono un analogo declino industriale, con un calo della domanda del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%, dovuta in parte anche al mercato dell'acciaio. A Cornigliano c'è uno stabilimento Ilva le cui attività sono connesse a quelle di Taranto dove ArcelorMittal prevede un calo di produzione.

Quella di Genova è la cronaca di un delitto annunciato. "Oggi è tutto bloccato a causa delle mancanze di Aspi che non ha fatto manutenzione e ora stanno venendo al pettine tutte le criticità. Se tutta la rete autostradale che incide sul nodo di Genova è sotto ispezione da parte del Ministero è evidente che queste carenze non nascono ieri", continua Botta. "In qualsiasi Paese civile una cosa del genere metterebbe fuori gioco per sempre un concessionario", attacca Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione della logistica. "Dobbiamo subire ora i disservizi causati da una concentrazione di interventi conseguenza di decenni di incuria. Quello che stiamo vivendo a Genova è il peggio dell'Italia".

Solo il 12% delle merci viaggia sul treno cargo, la rete ferroviaria del primo porto italiano nella movimentazione di container praticamente non esiste se si pensa che solo La Spezia fa il 40% di trasporto su ferro. "Lei lo sa a quando risale il primo progetto del Terzo Valico ferroviario? Alla fine dell'Ottocento, poteva farla Cavour!", afferma Beppe Costa, presidente dei terminalisti di Genova.

La rete autostradale è quindi una via quasi obbligata d'uscita e d'entrata. Perciò la sua gestione all'acqua si ripercuote su tutto il Nord ovest: il 70% delle merci che passa dal mar Ligure ha origine o destino in Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, il 90% va comunque fuori Genova. Qui però si imbatte in strade a una corsia, viadotti malmessi, chiusi e riaperti chissà quando a causa delle solite lungaggini burocratiche. "Qui vicino, a Busalla, c'è un piccolo viadotto sulla A7", racconta Costa, "un ponte di circa 500 metri, una altezza di dieci circa. In questi giorni finalmente è stato deciso che dovrà essere abbattuto e poi ricostruito perché non conviene ristrutturarlo. Sa quanto ci hanno messo per stabilirlo? Un anno: è da giugno che si transita su una sola corsia verso Milano. Ci voleva così tanto?".

Non è un caso isolato. "Sulla A12 tra Genova e Livorno verso La Spezia c'è un ponticello di 20 metri, non stiamo mica parlando del Morandi: ci hanno messo due anni per riaprirlo", continua Costa. "Qui non vediamo nessuna vicinanza di Roma ai nostri problemi, come se riguardassero solo Genova e non tutto il Nord ovest e l'hinterland milanese". Il rischio che commerci e investimenti sfumino c'è. "Guai a pensare che la merce deve per forza passare da qui", conclude Costa. "Chi pensa non ci siano alternative al nostro porto si sbaglia". Perché una volta messi in fuga gli

operatori, i clienti e le merci non è affatto scontato che poi ritornino a popolare quella che un tempo fu la superba Repubblica marinara, oggi diventata città chiusa ai traffici.

ALLO STUDIO UN'AZIONE LEGALE CONTRO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

# Porto di Genova all'attacco

*A promuoverla sono terminalisti e spedizionieri stremati dalla perdita di traffici, già tagliati dal lockdown, per le ispezioni alle gallerie che bloccano la viabilità*

PAGINA A CURA  
 DI NICOLA CAPUZZO

**I**l porto di Genova, primo scalo d'Italia per la movimentazione merci (al netto del petrolio), continua a essere colpito da fattori esterni che ne minano le potenzialità di movimentazione. Dopo il crollo del ponte Morandi, la mareggiata più violenta degli ultimi decenni, il crollo del viadotto dietro Savona e il Covid-19, l'ultima emergenza in ordine di tempo è la paralisi delle autostrade andata in scena per le ispezioni imposte dal ministero dei Trasporti e dalla magistratura.

Il prezzo che il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale sta pagando è particolarmente elevato. La paralisi autostradale che da giorni sta interessando direttamente le arterie attorno agli scali di Genova e Savona sta iniziando a far dirottare i container verso altri scali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che servono il bacino del Settentrione d'Italia. Emblematico in tal senso è il messaggio inviato dalla compagnia di navigazione Cosco (così come da altri vettori marittimi) ai clienti: «La situazione autostradale italiana è al collasso, e soprattutto le direttrici che collegano il porto di Genova con le regioni limitrofe vertono in una situazione vergognosa». Il messaggio menziona le autostrade «A10, A26, A7 e A12 con tratti chiusi di notte e anche di giorno, e con decine di chilometri a corsia unica, che generano ogni giorno code di svariati chilometri, con la conseguenza che raggiungere i siti di carico e scarico diventa sempre più difficile e logorante».

La nota al mercato si conclude con un appello: «Vista l'attuale situazione, chiediamo la vostra collaborazione per informare i ricevitori e caricatori sulle evidenti problematiche che i camion incontrano giornalmente e che avranno ripercussioni

sulla regolarità dei servizi di trasporto. Le navi e i servizi di Cosco Shipping Line scalano regolarmente altri porti italiani che attualmente vertono in una situazione autostradale nettamente migliore rispetto a quella genovese (vedi i porti di La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna). Vi invitiamo a valutare scelte alternative insieme ai nostri uffici commerciali e logistici».

**Sul caos** autostrade si è espresso anche Gilberto Danesi, presidente di Psa Italia, il principale terminal container dello scalo: «È un disastro. Il terminal potrebbe anche chiudere volendo, perché è chiaro che i tir prendono altre strade: i container sono come l'acqua cioè vanno dove c'è minore resistenza, quindi a Livorno, a La Spezia. Stiamo facendo i conti, ma per tutti i terminal genovesi è un disastro, anche per quello di Vado Ligure. Purtroppo questa situazione per noi è molto peggio del Covid». Anche per questo motivo gli stakeholder del porto di Genova (terminalisti, spedizionieri, compagnia portuale e agenzie marittime) stanno valutando se procedere con un'azione collettiva nei confronti del concessionario autostradale (Autostrade per l'Italia) cui chiedere conto del danno economico subito per effetto delle ispezioni in corso.

Anche Paola De Micheli, ministro dei Trasporti, è intervenuta sull'argomento per far sapere che «è prevista per il 10 luglio la conclusione, da parte del concessionario, delle ispezioni previste con il ripristino della circolazione su due corsie, una per ogni senso di marcia, su tutta la rete autostradale, salvo eventuali esigenze che dovessero emergere durante lo svolgimento dei controlli, finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione».

Rincarica la dose Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di

Genova e Savona (e in passato anche dirigente della Struttura tecnica di missione del ministero dei Trasporti): «La paralisi infrastrutturale di questi giorni è incommensurabile, penosa. Una situazione veramente fuori controllo. Un'emergenza peggiore di quelle vissute per le mareggiate, i crolli dei viadotti e il Covid-19 per il porto di Genova».

**A proposito** dell'impatto dell'emergenza Coronavirus sui traffici marittimi il vertice della port authority ligure ha raccontato che «nei primi cinque mesi del 2020 i container sono calati del 7% circa, ma il dato peggiorerà ancora perché il bilancio di giugno sappiamo già che sarà negativo. Soltanto nei mesi di aprile e maggio la flessione dei container è stata del 30%. A livello complessivo il primo semestre dell'anno farà registrare una perdita di tonnellate movimentate pari a 20-25%, un dato che potrebbe trovare compensazione nel decreto Rilancio dove si prevede di dare ristoro ai terminalisti che abbiano subito cali di fatturato almeno del 20%». Lo scenario per il traffico passeggeri è, come noto, ben peggiore, con picchi di decrescita «arrivati fino al 70% tra febbraio e giugno. Personalmente speravo che il porto potesse uscire prima da questa situazione, ma dalle informazioni che ricevo dal mercato, sia per ciò che riguarda le importazioni dalla Cina che le esportazioni verso gli Stati Uniti, il mese di giugno andrà male e luglio sarà ancora difficile», ha concluso Signorini. (riproduzione riservata)

## Caos traffico Liguria, i terminalisti valutano una class action contro Autostrade

*Il presidente Becce: "Ora di fatto il porto è isolato. Le cose non funzionano più: Toti accusa, il Mit accusa, Aspi accusa Toti e il ministero".*

Il presidente di Assiterminal Luca Becce annuncia che l'associazione dei terminalisti portuali aderente a Confindustria valuta di chiedere un risarcimento danni per i disagi alla viabilità ligure legati ai cantieri autostradali. "Stiamo valutando un'azione legale sotto forma di **class action o di richiesta danni ad Autostrade**, ma valuteremo anche di farla a diversi soggetti - spiega -. Ci stanno lavorando i nostri legali". Becce è stato interpellato sull'iniziativa in cui il colosso [Cosco](#) **sconsiglia ai propri clienti l'utilizzo del porto di Genova**. La categoria dei terminalisti è già colpita dagli effetti economici dell'emergenza covid e un'attività limitata dalle regole sanitarie. "**Ora di fatto il porto è isolato**", sottolinea segnalando che le attività rappresentate dall'associazione riguardano a Genova circa 3mila addetti diretti e oltre 25mila di indotto considerando tutto l'autotrasporto, spedizionieri e agenti marittimi. "Rappresentiamo un gettito di iva di diversi miliardi di euro per lo stato e alimentiamo più del 40% dei volumi che servono per il sistema produttivo italiano".

"**C'è una paralisi della Liguria che impatta sul porto di Genova** ed è evidente che siamo di fronte a una situazione in cui si fa gara a rimpallarsi responsabilità senza affrontare problema", afferma Becce, stigmatizzando il fatto che i lavori sulle autostrade liguri non si siano completati durante il lockdown. "Viviamo in un Paese che non funziona ed è **solo preoccupato di girare responsabilità da uno all'altro all'altro**", commenta il presidente di Assiterminal.

"E' una situazione che rischia di diventare estremamente pericolosa perché **anche la merce comincia a pensare che non si può lavorare più a Genova e Savona**, diventa impossibile", spiega. "In questo Paese c'è una emergenza democratica che non è data da un pericolo dittatoriale ma da uno Stato che non funziona più. Il patto che dovrebbe esserci tra tutte le forze politiche è rimettere in funzione il sistema. Eventi come questo dimostrano che le cose non funzionano più. **Toti accusa, il Mit accusa, Aspi accusa Toti e il ministero**".

**L'INTERVISTA**  
Ennio Cascetta

## «Senza bonus per avviare subito i treni si rischia il flop»



“Decisivo è stato creare un mercato concorrenziale. Troppi dimenticano che oggi viaggiare sul treno Av costa meno, in termini unitari, che viaggiare sugli altri treni

«Quando parliamo di trasporto, e tanto più questo oggi vale per il Sud d'Italia, non dobbiamo confondere, come spesso si fa, l'infrastruttura con il servizio di mobilità, l'infrastruttura con la connessione a una rete di mobilità». Ennio Cascetta, 67 anni, una carriera che si è mossa fra l'Università (Federico II di Napoli e Mit di Boston), la politica (assessore ai Trasporti in Campania dal 2000 al 2010 con il doppio fiore all'occhiello della metropolitana di Napoli e della ferrovia Napoli-Bari) e il sostegno tecnico alle decisioni della politica (capo della struttura di missione del ministero delle Infrastrutture dal 2015 al 2018 nell'era Delrio con cui ha elaborato "Connettere l'Italia"). Stavolta riparte da un ragionamento accademico per rilanciare uno strumento di politica dei trasporti, il bonus per l'Alta velocità, che considera decisivo per superare le nuove disuguaglianze create proprio dal progresso dei treni veloci.

**Perché molti confondono e sovrappongono infrastruttura e servizio?**  
A trarci in inganno è forse l'esperienza fondativa delle autostrade, che ha caratterizzato il nostro sviluppo negli anni '50 e '60. Realizzata l'autostrada, chiunque ha un'automobile o un camion, la può percorrere, spostandosi da un punto all'altro. Infrastruttura e accessibilità a un servizio di mobilità coincidono. Ma non è così per una ferrovia o per un aeroporto. Se non abbiamo qualcuno che ci fa muovere con un treno sul binario o che ci fa volare, di quella infrastruttura non sappiamo cosa farcene.

**La creazione di un mercato dei servizi altro rispetto a costruire una ferrovia.**

Il successo dell'Alta velocità non nasce solo dall'aver realizzato l'infrastruttura ma dall'aver garantito l'accessibilità a un buon servizio ferroviario. Decisivo è stato creare un mercato concorrenziale con Trenitalia e Italo. Troppi dimenticano che oggi viaggiare sul treno Av costa meno, in termini unitari, che viaggiare sugli altri treni. Non va dimenticato inoltre il grande contributo alla crescita del Pil e dello sviluppo che hanno prodotto i servizi dell'Alta Velocità dove sono arrivati, benefici di sviluppo ed occupazione che dovrebbero essere estesi all'«Italia senza Av», al Sud ma non solo.

**Quindi cosa fare per avere un'Alta velocità al Sud?**

L'errore è pensare che sia sufficiente mettere in campo progetti infrastrutturali molto costosi per risolvere il problema della mobilità della gente del Sud. È condizione necessaria ma non sufficiente. Noi dobbiamo garantire un servizio e per farlo dobbiamo stimolare una domanda e una offerta per quel servizio. A cosa mi serve realizzare la Salerno-Reggio Calabria se poi non ci viaggerà nessuno?

**Perché ripropone il bonus Alta velocità?**

È il primo passaggio fondamentale, a mio avviso, per anticipare i benefici delle infrastrutture e lo sviluppo di un servizio di mobilità ferroviaria ad alta velocità nel Sud e non solo.

**Come funziona?**

È una somma messa in gara e che va alle imprese, che si impegnano da subito, con treni ad alta velocità, a garantire un servizio ferroviario con frequenze e tariffe fissate dallo Stato con i tempi di percorrenza minori possibili con l'infrastruttura esistente.

**Qual è lo scopo?**

Ne vedo quattro. Primo, sopperisce alla mancanza di una infrastruttura di Alta velocità e garantisce un diritto alla mobilità al meglio nelle condizioni infrastrutturali date. Attenua uno squilibrio, qui e ora. Secondo, abitua gli utenti del trasporto a un'offerta migliore, superando un certo immobilismo quasi fatalista fra chi ha i vantaggi dell'Alta velocità e chi non li ha. Terzo, crea la domanda e l'offerta per la rete futura, consentendo anche a chi decide di testare quanta domanda potenziale c'è dove, quindi come aggiustare gli stessi progetti infrastrutturali. Quarto, sviluppa già da oggi una concorrenza fra le compagnie ferroviarie per conquistare il mercato del futuro.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti, Logistica

Roma  
06 Luglio 2020

## Agorà 2020, la logistica e le sfide del post Covid

Il 23 settembre edizione digitale per il tradizionale incontro di Confetra

### CONNESSI O DISCONNESSI?



**06 Luglio 2020 - Roma** - 'Connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post Covid' è il tema scelto da Confetra per l'Assemblea Annuale pubblica 2020, quest'anno in versione digital event. Nando Pagnoncelli presenterà gli esiti del lavoro di ricerca condotto da IPSOS sulla reputation del settore logistico pre e post emergenza Covid. Con i Ministri Enzo Amendola e Giuseppe Provenzano si discuterà delle connessioni materiali ed immateriali del Mezzogiorno con il resto del Paese e del Paese con l'Europa. Ma anche di Commercio internazionale, Golden Power nei settori strategici, tutela della concorrenza e ruolo dei 'campioni nazionali' nel mercato comune, Vito Grassi, Vice Presidente di Confindustria, Maurizio Landini, Segretario Generale della CGIL, e il presidente di Confetra Guido Nicolini si confronteranno su lavoro, competenze, capitale umano nel mondo del lavoro che cambia anche nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci. Le conclusioni dei lavori, moderati da Marco Morino del Sole 24 Ore, saranno affidati alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

"Il 23 settembre è praticamente domani dal punto di vista delle scelte politiche" ha commentato il Presidente Nicolini presentando il Programma di Agorà 2020. "Entro quella data sarà stato convertito il DL Rilancio, approvato il DL Semplificazioni, il Parlamento avrà deciso cosa fare con il MES ed il Governo avrà varato il Recovery Plan nazionale, il Piano Nazionale di Riforme e l'ex Allegato Infrastrutture, oggi Italia Veloce. Avremo quindi l'opportunità di fare un punto su quanto il Settore della Logistica sarà stato davvero considerato centrale nell'agenda di Governo, tirando le fila di un dialogo che positivamente si è aperto durante l'emergenza Covid, e che è culminato negli Stati Generali dell'economia. Non possiamo che auspicare, nell'interesse anzitutto del Paese, che si passi rapidamente dalle visioni strategiche generali condivise al varo di provvedimenti concreti ed operativi che il nostro Settore attende da anni.

Inutile ricordare che l'Italia logistica sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno di gap infrastrutturale ed altri 30 di oneri burocratici. Con 100 miliardi di zavorra, le nostre imprese non possono competere sui mercati globali, ma il Paese tutto finisce ai margini del commercio internazionale". [P](#)

## Il 23 settembre Agorà 2020 Confetra: connessi o disconnessi?



6 luglio 2020 - 'Connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post Covid' è il tema scelto da Confetra per l'Assemblea Annuale pubblica 2020, quest'anno in versione digital event. Nando Pagnoncelli presenterà gli esiti del lavoro di ricerca condotto da IPSOS sulla reputation del settore logistico pre e post emergenza Covid. Con i Ministri Enzo Amendola e Giuseppe Provenzano si discuterà delle connessioni materiali ed immateriali del Mezzogiorno con il resto del Paese e del Paese con l'Europa.

Ma anche di Commercio internazionale, Golden Power nei settori strategici, tutela della concorrenza e ruolo dei 'campioni nazionali' nel mercato comune UE. Vito Grassi, Vice Presidente di Confindustria, Maurizio Landini, Segretario Generale della CGIL, e il presidente di Confetra Guido Nicolini si confronteranno su lavoro, competenze, capitale umano nel mondo del lavoro che cambia anche nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci. Le conclusioni dei

lavori, moderati da Marco Morino del Sole 24 Ore, saranno affidati alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

"Il 23 settembre è praticamente domani dal punto di vista delle scelte politiche" ha commentato il Presidente Nicolini presentando il Programma di Agorà 2020.

"Entro quella data sarà stato convertito il DL Rilancio, approvato il DL Semplificazioni, il Parlamento avrà deciso cosa fare con il MES ed il Governo avrà varato il Recovery Plan nazionale, il Piano Nazionale di Riforme e l'ex Allegato Infrastrutture, oggi Italia Veloce. Avremo quindi l'opportunità di fare un punto su quanto il Settore della Logistica sarà stato davvero considerato centrale nell'agenda di Governo, tirando le fila di un dialogo che positivamente si è aperto durante l'emergenza Covid, e che è culminato negli Stati Generali dell'economia. Non possiamo che auspicare, nell'interesse anzitutto del Paese, che si passi rapidamente dalle visioni strategiche generali condivise al varo di provvedimenti concreti ed operativi che il nostro Settore attende da anni. Inutile ricordare che l'Italia logistica sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno di gap infrastrutturale ed altri 30 di oneri burocratici. Con 100 miliardi di zavorra, le nostre imprese non possono competere sui mercati globali, ma il Paese tutto finisce ai margini del commercio internazionale".

## Il 23 settembre torna Agorà di Confetra

Connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post Covid



*Connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post Covid* è il tema scelto da Confetra per l'Assemblea Annuale pubblica 2020, quest'anno in versione digital event. **Nando Pagnoncelli** presenterà gli esiti del lavoro di ricerca condotto da IPSOS sulla reputation del settore logistico pre e post emergenza Covid. Con i **Ministri Enzo Amendola e Giuseppe Provenzano** si discuterà delle connessioni materiali ed immateriali del Mezzogiorno con il resto del Paese e del Paese con l'Europa. Ma anche di Commercio internazionale, Golden Power nei settori strategici, tutela della concorrenza e ruolo dei 'campioni nazionali' nel mercato comune UE.

**Vito Grassi, Vice Presidente di Confindustria, Maurizio Landini, Segretario Generale della CGIL, e il presidente di Confetra Guido Nicolini** si confronteranno su lavoro, competenze, capitale umano nel mondo del lavoro che cambia anche nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci. Le conclusioni dei lavori, moderati da **Marco Morino del Sole 24 Ore**, saranno affidati alla **Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli**.

"Il 23 settembre è praticamente domani dal punto di vista delle scelte politiche" ha commentato il Presidente Nicolini presentando il Programma di Agorà 2020. "Entro quella data sarà stato convertito il DL Rilancio, approvato il DL Semplificazioni, il Parlamento avrà deciso cosa fare con il MES ed il Governo avrà varato il Recovery Plan nazionale, il Piano Nazionale di Riforme e l'ex Allegato Infrastrutture, oggi Italia Veloce. Avremo quindi l'opportunità di fare un punto su quanto il Settore della Logistica sarà stato davvero considerato centrale nell'agenda di Governo, tirando le fila di un dialogo che positivamente si è aperto durante l'emergenza Covid, e che è culminato negli Stati Generali dell'economia. Non possiamo che auspicare, nell'interesse anzitutto del Paese, che si passi rapidamente dalle visioni strategiche generali condivise al varo di provvedimenti concreti ed operativi che il nostro Settore attende da anni.

Inutile ricordare che l'Italia logistica sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno di gap infrastrutturale ed altri 30 di oneri burocratici. Con 100 miliardi di zavorra, le nostre imprese non possono competere sui mercati globali, ma il Paese tutto finisce ai margini del commercio internazionale".

## Becce: “Sospensione dei canoni, il MIT ascolti i terminalisti. L’art. 199 così non va, troppe incertezze per le AdSP”

“Ci sono 3 miliardi per Alitalia, 200 milioni per le Ferrovie dello Stato, 140 milioni per i monopattini e solo 10 milioni per i porti. Per tutti i porti, non per ogni singolo porto. Questo sia chiaro, perché in merito nei giorni scorsi c’è stata un po’ di confusione. Se fosse stato il contrario, il sistema portuale italiano avrebbe beneficiato di una potenza di fuoco da 150 milioni di euro per la riduzione temporanea e parziale dei canoni concessori. Il gettito totale è di 170 milioni, troppa grazia”.

**Luca Becce, presidente di Assiterminal**, la principale associazione italiana dei terminalisti portuali, è un fiume in piena perché considera un’elemosina quei 10 milioni assegnati ai porti nel **DL Rilancio**. Nasce da qui la sua provocazione di ieri nei confronti del **Ministero dei Trasporti (MIT)** di “tenerseli quei soldi per destinarli al bonus monopattini, visto che il governo ci crede molto”. A 24 ore dal suo sfogo e dopo il confronto a distanza di oggi con il MIT, Becce prova a guardare avanti: “Abbiamo ripetuto le nostre richieste in favore delle imprese concessionarie dei terminal ex art. 18, delle imprese autorizzate ex art. 16 e delle attività gestite dalle Stazioni Marittime art. 30”.

### Quali sono?

“Le nostre richieste riguardano la riduzione temporanea e parziale dei canoni concessori. Avevano anche illustrato al MIT un criterio: cioè, di rendere questa riduzione uniforme su tutto il territorio nazionale e proporzionale all’oggettivo calo della movimentazione di volumi che i rispettivi concessionari hanno subito. Per cui chi ha smesso di lavorare come le crociere dovrebbe avere, secondo noi, un azzeramento totale dei canoni. Chi ha avuto il 30% in meno di traffico dovrebbe avere una riduzione simile e così via. E’ un criterio che non si presta a nessun tipo di forzatura perché parliamo di numeri oggettivi, che arrivano direttamente dalle Autorità di Sistema Portuale (AdSP): gli unici soggetti che sono nelle condizioni di avere ogni mese la reportistica dettagliata sui volumi movimentati dai rispettivi terminal”.

**Dal ministero sostengono che la norma così com’è scritta, dopo il processo emendativo dell’art. 199 del DL Rilancio, consenta a tutti i presidenti delle AdSP di utilizzare gli avanzi amministrativi per intervenire sui canoni concessori. Che cos’è che non va?**

“A Livorno dicono che bisogna fare pace con il cervello. Sono i presidenti di AdSP, per primi, a sostenere che quel passaggio normativo non sia chiaro. Quindi, se il MIT non correggerà il tiro con un’indicazione esplicita e chiara sulla materia, molti di loro difficilmente si esporranno. A maggior

ragione, vista l'aria che tira sui porti italiani dopo i casi di Trieste e di Venezia. Detto questo, ribadisco che se è vero, come sostiene il MIT, che le riserve messe a bilancio nel 2019 hanno una capienza sufficiente per dare una risposta positiva a questa sacrosanta istanza dei terminalisti portuali, il ministero lo dica e inviti esplicitamente i presidenti di AdSP ad utilizzare i fondi per questo fine”.

### **A questo punto, quali sono i passaggi successivi?**

“Stiamo cercando di capire, a saldi invariati, senza chiedere alcuna modifica delle dotazioni economiche, se è possibile rendere inequivoca ed esplicita questa indicazione da parte dei presidenti delle AdSP. Abbiamo fatto un passaggio in più assegnando ad un nostro tecnico l'incarico di studiare nel merito la formulazione dell'art. 199. Entro stasera, o al massimo domani mattina, dovrebbe dirci se lo stesso articolo, così formulato, sia chiaro oppure no. Nel caso non lo fosse, in che modo intervenire per migliorarlo”.

### **Ma queste “riserve economiche” ci sono oppure no?**

“Diciamo che alcune AdSP le hanno, e altre no. Per questo motivo, avevamo anche proposto al MIT di creare un Fondo perequativo per i porti, l'unico strumento in grado di esprimere un principio solidaristico. Tradotto: chi ha di più mette a disposizione i suoi fondi per chi ha di meno. Nel contempo però, avevamo proposto con forza che fosse una regia centrale ad indicare in modo uniforme, e questo è favorito dalla presenza del Fondo, come vanno applicate le revisioni temporanee e parziali dei canoni per non rischiare di inficiare la concorrenza tra i porti, visto che stiamo parlando di milioni di euro”.

### **E' ottimista che le vostre richieste vengano accolte?**

“Non sono né ottimista né pessimista, sono solo molto arrabbiato”.

## Confetra in vista di Agorà 2020, Nicolini: “Faremo il punto sulle sfide della logistica post-Covid”

ROMA – “Il 23 settembre è praticamente domani dal punto di vista delle scelte politiche. Entro quella data sarà stato convertito il **DL Rilancio**, approvato il **DL Semplificazioni**, il Parlamento avrà deciso cosa fare con il **MES** ed il governo avrà varato il **Recovery Plan nazionale**, il **Piano Nazionale di Riforme** e l'**ex allegato Infrastrutture**, oggi **Italia Veloce**. Avremo quindi l'opportunità di fare un punto su quanto il settore della logistica sarà stato davvero considerato centrale nell'agenda di governo”.

E' quanto dichiara il **presidente di Confetra, Guido Nicolini**, in vista dell'assemblea annuale “Agorà 2020” della Confederazione che il 23 settembre sarà in versione digital e avrà come titolo: “**Connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post Covid**”. “Non possiamo che auspicare, nell'interesse anzitutto del Paese, che si passi rapidamente dalle visioni strategiche generali condivise al varo di provvedimenti concreti ed operativi che il nostro Settore attende da anni – aggiunge **Nicolini** -. Inutile ricordare che l'Italia logistica sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno di gap infrastrutturale ed altri 30 di oneri burocratici. Con 100 miliardi di zavorra, le nostre imprese non possono competere sui mercati globali, ma il Paese tutto finisce ai margini del commercio internazionale”.

Il programma dell'assemblea di **Confetra** prevede l'intervento di **Nando Pagnoncelli** che presenterà gli esiti del lavoro di ricerca condotto da **Ipsos** sulla reputation del settore logistico pre e post emergenza Covid. Con i **ministri Enzo Amendola e Giuseppe Provenzano** si discuterà delle connessioni materiali ed immateriali del **Mezzogiorno** con il resto del Paese e del Paese con l'Europa. Ma anche di commercio internazionale, Golden Power nei settori strategici, tutela della concorrenza e ruolo dei ‘campioni nazionali’ nel **mercato comune UE**. **Vito Grassi**, **vice presidente di Confindustria**, **Maurizio Landini**, **segretario generale della Cgil**, e il **presidente di Confetra Guido Nicolini** si confronteranno su lavoro, competenze, capitale umano nel mondo del lavoro che cambia anche nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci. Le conclusioni dei lavori, moderati da **Marco Morino del Sole 24 Ore**, saranno affidati alla **ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli**.

.

## Agorà Confetra 2020: Connessi o disconnessi

### CONNESSI O DISCONNESSI?



23 settembre 2020.

Il commercio globale, la logistica, l'industria, il lavoro: l'Italia e le sfide del mondo post covid.

Questi i temi che verranno trattati nel prossimo Digital Event di Confetra, in programma il 23 settembre 2020.

[www.confetra.com](http://www.confetra.com)

# Logistica, a rischio 300 mila posti. Nicolini (Confetra): va tagliato il cuneo

Martedì 7 Luglio 2020

*di Andrea Bassi*

Le previsioni sono fosche. Per il settore della **logistica**, un comparto da 85 miliardi di fatturato l'anno e che include al suo interno tutte le spedizioni di merci, da quelle marittime, a quelle aeree fino ai corrieri, sarà un anno difficile. «Il nostro Centro studi - dice al Messaggero.it Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica - prevede una contrazione del 15-20% dei volumi. Questo significa 16-17 miliardi di fatturato in meno per il comparto».

Il timore è che molte delle 95 mila aziende del settore non riescano a mantenere gli attuali livelli di occupazione. Entro fine anno potrebbero esserci 250-300 mila occupati in meno sul milione e mezzo di lavoratori che attualmente operano nella logistica. "In alcuni comparti", spiega Nicolini, "la situazione è più difficile che in altri. Come nel settore aereo, dove il calo dell'attività è stato del 70%".

Ma come si può fronteggiare questo rischio di crisi occupazionale? "La logistica è un settore ad alta intensità di lavoro", prosegue ancora il presidente di Confetra. "Noi abbiamo avuto una interlocuzione con il governo e siamo stati presenti anche al tavolo degli Stati Generali dell'economia". Con quali richieste è presto detto. "Per mantenere l'occupazione ai livelli attuali", dice Nicolini, "sarebbe necessaria una riduzione del cuneo fiscale". Una taglio

degli oneri contributivi a carico delle imprese che dovrebbe essere di almeno il 20-30% del costo attuale.

Un tema al quale il governo è sensibile. Già nell'ultima legge di bilancio è stata decisa una riduzione del cuneo fiscale tutta a vantaggio dei lavoratori e che è entrata in vigore qualche giorno fa, a inizio luglio. Una misura che porta da 80 a 100 euro il bonus Renzi per i redditi fino a 26 mila euro, introduce un bonus di 100 euro per quelli tra 26 e 28 mila euro e una detrazione decrescente per quelli che vanno da 28 mila a 40 mila euro. Nel Piano nazionale delle riforme, appena approvato dal consiglio dei ministri, il governo ha espresso l'intenzione di proseguire su questa strada. La richiesta di Confetra, insomma, potrebbe trovare ascolto tra Palazzo Chigi e Tesoro.

Così come in linea con i programmi del governo, sembrano essere gli altri due temi che la Confederazione ha portato all'attenzione dell'esecutivo: il completamento delle grandi opere infrastrutturali e le semplificazioni amministrative. "Per il nostro settore", sottolinea Nicolini, "sarebbe essenziale semplificare. In alcuni casi, per le operazioni doganali di controllo ci sono 130-135 procedimenti attuati da 15 amministrazioni diverse. Le complicazioni burocratiche sono una delle ragioni che spingono le merci verso i Porti di altre nazioni, come Rotterdam.

E di certo non aiuta nemmeno quello che sta accadendo in Liguria, con il caos nei trasporti generato dai controlli imposti contemporaneamente su tutte le gallerie della rete. "E' impensabile", secondo Nicolini, "che quattro arterie su quattro siano tutte interessate contemporaneamente dai controlli". Uno di quei cortocircuiti italiani persino difficili da raccontare.

**Condividi**

## Il cluster logistico milanese primeggia in Italia ma soffre in Europa

L'area meneghina si conferma leader del nostro Paese, ma a livello continentale è superata da Olanda, Francia e Germania

La Regione Logistica Milanese si conferma al top in Italia, mentre in Europa deve accodarsi a Olanda, Francia e Germania, pareggiando con la Spagna. È quanto emerge dal rapporto sviluppato dalla Camera di Commercio e dall'Università LIUC in collaborazione con ALSEA, l'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori.

Alcuni dati: la RLM si attesta al primo posto nel nostro Paese, generando un fatturato complessivo pari al 27% del fatturato nazionale del settore, con circa 18mila aziende che occupano 170mila addetti. Numeri che tuttavia – come testimonia lo studio presentando oggi nel corso di un webinar – non sono sufficienti a colmare il gap con il resto del Continente.

“Abbiamo messo a confronto, con dati statistici e sondaggi tra addetti ai lavori, 4 cluster logistici con la Regione Logistica Milanese e precisamente Western Netherlands, Ile de France, Baviera e Catalogna. Lo abbiamo fatto prendendo a riferimento tre macro voci: i costi del fare logistica, l'efficienza e la competitività del sistema e infine l'accessibilità e la connettività – spiega Fabrizio Dallari, uno dei professori che ha curato l'analisi - Il Western Netherlands si conferma, come da previsioni, primo cluster logistico europeo, con la Regione Logistica Milanese che si colloca al quarto ed ultimo posto, a pari merito con la Catalogna. In particolare, si evidenzia un gap importante della RLM con gli altri Paesi per quanto riguarda due indicatori: l'efficienza e la competitività del sistema e la accessibilità e connettività”.

Su quest'ultimo punto, è emerso che la RLM dispone della medesima rete ferroviaria del West Netherlands (875 km) e la metà di quella dell'Ile de France (1.609 km), risultando deficitaria se rapportata al numero di abitanti ed alla superficie del territorio. Per quanto riguarda invece il primo indicatore citato, nel 2018 in Italia il 3,3% delle bollette doganali in import subisce visita merce, valore che sale al 5,7% per le importazioni via mare. Secondo il LPI (Logistics Performance Index) si registrano in Europa tassi medi di controllo fisico in import pari al 2,86% con Nazioni come Paesi Bassi e Germania che scendono al 2%. “Occorre tuttavia osservare – si legge nelle conclusioni dello studio - che le dogane olandesi nel 2018 hanno gestito oltre 22 milioni di bollette doganali in import, pari a 3,5 volte quelle italiane. È naturale quindi immaginare il differente livello di produttività tra una Dogana a servizio delle importazioni nazionali dispersa in oltre 90 sedi regionali ed interprovinciali quale quella italiana ed una Dogana, quale quella olandese, concentrata in poche sedi in un piccolo territorio”.

Il commento di Alsea a questo studio è piuttosto netto: “Chiediamo assunzione di responsabilità – dice la Presidente Betty Schiavoni - La storia di questi giorni sulle strade liguri insegna: Aspi accusa il MIT e viceversa con la Regione Liguria che accusa ASPI e MIT. A noi non interessano questi giochini: è molto difficile in Italia individuare il responsabile effettivo. Noi chiediamo quindi che si definisca istituzionalmente un unico luogo dove amministrazioni pubbliche e privati si confrontano e decidono. All'estero funzionano le società di corridoio, si segua questo esempio virtuoso. Se non lo si facesse oggi, con la crisi che stiamo vivendo, sarebbe imperdonabile. Siamo certi che solo in questo modo si possa colmare il gap che abbiamo con gli altri cluster; la distanza, soprattutto con alcuni Paesi, non è incolmabile, lavoriamo per recuperare il terreno perduto prendendo spunto dai risultati di questo importante studio.”

“Stiamo assistendo negli ultimi anni ad un fenomeno allarmante – conclude Schiavoni - Mentre fino a poco tempo fa registravamo un continuo ricambio dei Governi, cosa già di per sé grave e che mina il dialogo istituzionale, oggi questo continuo cambiamento avviene anche nei direttori delle Amministrazioni pubbliche, venendo così a mancare i punti di riferimento fondamentali del mondo delle imprese”.

# Nuovi focolai nelle aziende del trasporto di pacchi

## «Chi li apre si lavi le mani»

### IL CASO

**ROMA** Prima la Bartolini, ora la Tnt. Preoccupa il nuovo focolaio di Covid-19 nel settore della logistica, divampato sempre a Bologna, tanto che la Regione Emilia-Romagna sta pensando di rendere obbligatori i test sierologici per i lavoratori di un segmento evidentemente particolarmente esposto. Nello stabilimento bolognese sono per ora 29 i positivi, ha spiegato l'Ausl, di cui tre sintomatici. Sono tutti in isolamento ed è in corso un ampio screening, anche tra i familiari.

### TRACCIAMENTO

Il contact tracing attivato tra l'8 e il 9 luglio nella sede, ha registrato complessivamente 214 tamponi, molti dei quali di ancora si aspetta l'esito. Sono migliaia e migliaia gli operatori, spesso molto giovani e stranieri, che ogni giorno consegnano i pacchi nelle nostre case e in ogni destinazione immaginabile. Perché quello delle spedizioni è il settore che probabilmente è cresciuto di più insieme all'e-commerce dall'inizio della pandemia, con un incremento stimato dell'86%. I ragazzi con le magliette colorate in giro per le città sono la punta dell'iceberg, l'ultimo miglio di una filiera che conta 2mila aziende, con almeno un milione di lavoratori con contratto nazionale della logistica, a cui vanno aggiunte le migliaia di new entry degli ultimi mesi. «C'è

stato un abbassamento dell'attenzione generale alla prevenzione, la percezione che il pericolo sia passato, ma il virus circola ancora - è il commento di Salvatore Pellicchia, segretario generale Fit-Cisl - Il 20 marzo abbiamo firmato un protocollo di sicurezza al ministero dei Trasporti, per tutto il settore che ha dimostrato la sua efficacia anche in piena crisi. Ora bisogna continuare ad applicare le regole, perché è bene fare i test, ma è meglio prevenire i contagi. Serve responsabilità da parte di tutti, i lavoratori vanno formati, anche quelli contrattualizzati all'ultimo momento. Chiederemo alle parti datoriali un incontro per fare il punto a livello nazionale sulla sicurezza».

«Alla Tnt-Fedex di Bologna i casi aumenteranno perché sono presenti, in tutto, circa 200 lavoratori - riferisce Tiziano Loreti, coordinatore di Si Cobas Bologna - i lavoratori hanno fatto sciopero perché non volevano lavorare con il rischio di contrarre il virus. C'è un grosso rischio, dovuto all'esternalizzazione esasperata del lavoro da parte delle aziende per rincorrere il massimo ribasso». A fare il bilancio per la parte datoriale Nereo Marcucci, past president Confetra e consigliere Cnel: «La logistica è un settore enorme e complesso, non è solo trasporto. Le regole di sicurezza sono rispettate e i servizi assicurati oggi come lo sono stati nei

mesi peggiori della pandemia, il nostro non è un settore più a rischio di altri. Se i sindacati hanno notizie di violazioni facciamo i nomi e si procederà nelle sedi opportune».

«L'attività contact tracing funziona - spiega il sottosegretario ai Trasporti, Salvatore Margiotta - Le indagini sono ancora in corso tutte orientate a confinare completamente il focolaio e a garantire il corretto isolamento dei casi e dei contatti stretti. È questa è la strada che in generale si deve proseguire anche a livello nazionale». C'è un rischio di blocco o rallentamento delle consegne? «Non è mai successo finora. La sede Tnt era stata chiusa due settimane fa, ma ieri l'attività è ripartita. È iniziata una campagna di screening tra i dipendenti dell'Interporto di Bologna, per verificare quanto il virus abbia circolato. Il tema è che questi poli nel lockdown non si sono mai fermati, ma hanno lavorato ancora di più». Va detto poi che l'Istituto superiore di sanità alla domanda se i pacchi possano essere "contagiosi" ha risposto che al momento non sono noti casi di infezione da pacchi e che sul cartone il virus vive un tempo brevissimo, ma è importante non collocarlo sul letto o in cucina e lavarsi le mani dopo averlo maneggiato, buttando via la scatola.

**Lucilla Vazza**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IN EMILIA, DOPO QUELLO DI BARTOLINI, COLPITO UN ALTRO CENTRO DELLA LOGISTICA TNT: 29 POSITIVI**

**L'ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ: «FINORA NESSUNA TRASMISSIONE DEL VIRUS AI CLIENTI, MA BISOGNA ESSERE PRUDENTI»**

**Rimpallo di accuse fra associazioni di categoria da una parte, confederali e Si Cobas dall'altra**

## La difesa delle ditte: si contagiano fuori Ma i sindacati: falso, serve più prevenzione

Nel settore della logistica si accende lo scontro tra le associazioni di categoria che rappresentano le aziende del trasporto merci e i sindacati. In particolare con il Si Cobas in prima linea nel seguire i lavoratori nei magazzini Bnl e Fedex-Tnt nei quali sono esplosi i due recenti focolai. Anche le sigle regionali della Filt-Cgil e la Filt-Cisl chiedono l'apertura di un tavolo di confronto per potenziare le misure di contrasto al contagio e incassano favorevolmente l'ordinanza della Regione per estendere i serologici nel comparto, ma non basta: propongono una riflessione più ampia e maggiori controlli da parte degli ispettori del lavoro. Enzo Solaro, segretario generale della Fedit-Federazione italiana trasportatori che fa parte di Confetra Emilia-Romagna (confederazione che riunisce i principali operatori della logistica) non ci sta e replica a chi colpevolizza le imprese: «Le nostre aziende sono rimaste aperte e hanno

lavorato durante la quarantena e la fase più dura dell'epidemia. Sono stati firmati protocolli rigidi che nel tempo sono stati potenziati. Non sono i luoghi di lavoro ad aver comportato questi contagi. Ma se dalle autorità verrà chiesto di fare qualcosa in più, collaboreremo». «Magazzinieri e corrieri lavorano nelle stesse condizioni del periodo più critico — aggiunge Solaro — quindi a incidere è il ritorno a una vita sociale diversa fuori dai magazzini. I contagi riguardano perlopiù stranieri con provenienze comuni. O persone costrette in situazioni di vita che rendono più facile il contagio, per esempio vivere in molti in una casa. Chi strumentalizza situazioni così delicate non merita commenti». Ma per Massimo Colognese, segretario regionale Filt-Cgil, «non è accettabile che nelle ultime settimane queste persone siano passate dall'essere considerati eroi a untori. Non si tratta di un settore povero, ma in crescita,

per questo bisogna investire nella sicurezza e nella redistribuzione della ricchezza lavorando al contratto nazionale». Per Aldo Cosenza, segretario regionale Filt-Cisl, «la Regione sta continuando a inseguire il virus ma non lo sta anticipando con la prevenzione, nel frattempo si abbassa la guardia. Sono d'accordo sui serologici, ma bisognerà ripeterli spesso». Secondo Tiziano Loreti, coordinatore del Si Cobas Bologna, servono anche i tamponi: «Ci dicono i lavoratori che i test serologici erano negativi mentre i tamponi sono risultati positivi. Chiediamo più pause e mense e spogliatoi gestiti meglio. Ma soprattutto è la catena di appalti e subappalti che facilita la mancanza di controlli. I protocolli però sono chiari e spetta ai committenti la sicurezza, quindi è inutile che i grandi operatori scarichino su altri le responsabilità».

**Mauro Giordano**  
ILLUSTRAZIONE: ANSA/AGF

MANIFESTAZIONE IL 22 LUGLIO

## Caos trasporti: imprese liguri pronte alla protesta a Roma

Contro il caos autostrade che rischia di mettere in ginocchio l'economia di un'intera regione, con ripercussioni gravissime per l'intero Nord-Ovest, il mondo della logistica e dell'industria genovese annuncia la marcia su Roma per il 22 luglio. In gioco ci sono la sopravvivenza di migliaia di attività imprenditoriali e decine di migliaia di posti di lavoro nella macro area Liguria-Piemonte-Lombardia. Dice Ivano Russo, Dg di Confetra: «L'intero sistema confederale parteciperà alla manifestazione del 22, accanto a Confetra Liguria e alle altre nostre associazioni promotrici. Saremo al ministero delle Infrastrutture, al Parlamento, alla sede di Autostrade per l'Italia (Aspi), per sollecitare ognuno ad assumersi le proprie responsabilità e porre fine a questa vergogna: il trionfo dell'approssimazione sulla pelle di cittadini e imprese». La manifestazione è promossa dal neonato comitato Salviamo Genova e la Liguria che vede riunite tutte

### ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

La manifestazione è promossa dal comitato Salviamo Genova e la Liguria che riunisce tutte le sigle del mondo produttivo, dei servizi e del commercio

le associazioni di categoria del mondo produttivo, dei servizi e del commercio per «capire e avere risposte che tardano ad arrivare» sulla paralisi autostradale che la città e la regione stanno vivendo. Al comitato hanno aderito Spediporto, Trasportunito Liguria, Assagenti, Assiterminal, Confcommercio Genova, Confindustria Genova, Cna Genova e Liguria, Confetra Liguria, Fai-Confrtrasporto Genova, Confartigianato Genova, Confesercenti Provinciale di Genova. Dicono le imprese: «Non sono più sopportabili i danni che sta subendo il nostro territorio, quantificabili in miliardi di euro e non possiamo più assistere inerti all'isolamento della nostra città e della nostra Regione». Il comitato chiede al Governo, al Mit e Aspi risposte immediate per «ottenere il risarcimento urgente dei danni, necessario per difendere la continuità economica e occupazionale del territorio».

— **Marco Morino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Spedizionieri, agenti marittimi e doganalisti spezzini aderiscono al Comitato “Salviamo Genova e la Liguria”**

*Le associazioni di categoria evidenziano anche la necessità del completamento della ferrovia Pontremolese*

Le associazioni degli spedizionieri, degli agenti marittimi e dei doganalisti del porto della Spezia hanno aderito al Comitato “Salviamo Genova e la Liguria” che vede riunite tutte le associazioni di categoria del mondo produttivo, dei servizi e del commercio con lo scopo di denunciare l'isolamento del territorio ligure causato dal grave congestionamento della rete autostradale (inforMARE del 10 luglio 2020). Le tre associazioni spezzine, rappresentate dai loro presidenti Andrea Fontana per gli spedizionieri, Giorgio Santiago Bucchioni per gli agenti marittimi e Bruno Pisano per i doganalisti, hanno espresso la loro adesione per sostenere le ragioni della Liguria, il polo portuale e logistico nazionale più importante e paradossalmente il più penalizzato e danneggiato da una situazione insostenibile con riflessi sulla produttività stessa dell'Italia.

Le tre associazioni spezzine hanno evidenziato che la stessa questione del completamento della ferrovia Pontremolese rientra a pieno titolo in questa visione in quanto struttura sempre più strategica anche alla luce di quanto sta avvenendo nel sistema infrastrutturale.

Le tre associazioni spezzine condividono quindi il contenuto del manifesto del Comitato che ha indetto per il prossimo 22 luglio una manifestazione di protesta che porterà camion, automezzi e pullman a Roma con destinazione Montecitorio, Ministero dei Trasporti e ASPI.

## "Cargo aereo, serve un piano nazionale" / L'ANALISI

Milano - Il 30% del prodotto interno lordo italiano è generato dalle esportazioni. Questo dato assume maggiore rilevanza se si considera che dal 2009 a oggi il peso dell'export sul Pil è aumentato di oltre sette punti percentuali. Con i consumi interni e la spesa pubblica stagnanti o in regressione dal 2009 a oggi, è evidente che solo l'export garantisce al nostro Paese margini di crescita automatici e rilevanti

*di Alessandro Albertini\**

**Milano - Il 30% del prodotto interno lordo italiano è generato dalle esportazioni.** Questo dato assume maggiore rilevanza se si considera che dal 2009 a oggi il peso dell'export sul Pil è aumentato di oltre sette punti percentuali. Con i consumi interni e la spesa pubblica stagnanti o in regressione dal 2009 a oggi, è evidente che solo l'export garantisce al nostro Paese margini di crescita automatici e rilevanti. **Occorre quindi investire sulle nostre esportazioni e bene ha fatto il ministero degli Affari esteri** a lanciare il Patto per l'Export, che ha l'obiettivo di accelerare la crescita e aprire ancora di più i mercati per le nostre imprese. Spesso però in questi contesti viene messo poco in risalto il ruolo dei trasporti, delle spedizioni e della logistica.

**Chi accompagna materialmente le nostre merci sui mercati di destinazione finale** sono le imprese del settore logistica e trasporti che rivestono quindi un ruolo essenziale per il nostro Paese. Come ha recentemente avuto modo di dichiarare anche il presidente della Camera di Commercio di Milano, Monza Brianza e Lodi, Carlo Sangalli: "La logistica non è solo un pezzo dell'economia dei nostri territori, ma una rete di servizi essenziale per il sistema economico e produttivo, che ha avuto ruolo fondamentale durante emergenza sanitaria permettendo di mantenere attive quelle filiere indispensabili alla sopravvivenza economica del Paese". **Il settore della logistica**, delle spedizioni e dei trasporti da solo vale il 9% del Pil, dà lavoro a 1,5 milioni di addetti e un fatturato, nel 2019, di 85 miliardi di euro. Ma è un settore che vale molto di più di questo perché, come si diceva, è strategico per accompagnare le nostre imprese all'estero e per far giungere le merci nei mercati di destinazione.

**Per questa ragione riteniamo che il Patto per l'Export del ministero degli Esteri debba dialogare** con il piano Italia Veloce del ministero dei Trasporti, nelle interconnessioni evidenti che esistono tra export e sistema logistico di un Paese. Copiare da chi è maestro in questo non è un peccato, lo sarebbe non farlo. **Guardiamo quindi a Germania e Cina**, dove il sistema infrastrutturale e logistico riveste da sempre un ruolo primario nella definizione delle strategie politiche ed economiche di quei Paesi. In questo contesto, il trasporto aereo delle merci riveste un ruolo fondamentale capace come è di movimentare, in valore, circa il 26% delle esportazioni italiane extra Unione europea.

**Quindi circa un quarto dell'export extra Ue si muove utilizzando l'aereo:** durante l'emergenza Covid 19 il trasporto aereo delle merci è risultato essenziale per far arrivare rapidamente le

mascherine e gli altri dispositivi medici indispensabili che in Italia mancavano. **Nei mesi di marzo e aprile era difficilissimo trovare capacità aerea libera anche per le restrizioni ai voli passeggeri.** Per questo siamo convinti che l'Italia debba avere una strategia di medio lungo termine anche nel settore del trasporto merci che valorizzi la modalità aerea.

**Senza connessioni stabili**, capacità di stiva adeguata, semplificazioni nei controlli doganali (attendiamo sempre la realizzazione del Sudoco) e programmazione pluriennale si rischia di rimanere inerme nella competizione globale oltretutto andare in grossa difficoltà nel caso scoppino emergenze. **Insieme a Confetra**, la nostra confederazione, la Confetra, guidata dal presidente Guido Nicolini, abbiamo quindi richiesto un incontro al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, per discutere di questi argomenti, partendo dal ruolo della nuova Alitalia, che deve puntare anche sul trasporto aereo merci.

**Lo richiede il mercato e lo richiede l'interesse nazionale:** tutti i Paesi avanzati hanno una compagnia di bandiera che opera anche a difesa dei propri interessi: la Germania con Lufthansa, la Francia con Air France, l'Olanda con Klm, la Spagna con Iberia, La Gran Bretagna con British, la Svizzera con Swiss. **Qualcuno di questi Paesi ha ceduto il controllo della compagnia all'estero ma lo ha sempre fatto** avendo una costante interlocuzione con i nuovi proprietari proprio per la strategicità rappresentata dal trasporto aereo. Vorremmo parlare di questo con De Micheli, condividendo la necessità di un Piano nazionale aeroporti che metta in evidenza la vocazione cargo di pochi scali.

**Non servono infatti decine di scali dedicati.** Anzi, sarebbero controproducenti. Per il general cargo (il traffico courier ha altre dinamiche) ne bastano pochi localizzati dove vi sono le esigenze e dove il mercato ha già scelto: Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia, Bologna e Napoli con una riserva di capacità a Brescia. **Puntare sui flussi e le connessioni vuol dire anche generare massa critica**, che consenta ai vettori aerei di mettere voli. Scegliendo pochi e giusti scali andremo in questa direzione. In questo modo risponderemo anche alla domanda, retorica, che dà titolo alla prossima Agorà di Confetra e cioè: "connessi o disconnessi? Industria, logistica, lavoro e le sfide del mondo post Covid". Noi immaginiamo una Italia più connessa di quanto non lo fosse prima del virus, e credo che questo messaggio potrà uscire in occasione dell'assemblea Confetra Agorà 2020 del 23 settembre.

*\*Presidente di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree)*

# Caos Liguria, danni da 1 miliardo Bloccati 30mila camion al giorno

**Logistica.** Laghezza (Confetra): il rischio è perdere quote di traffico a vantaggio dei porti del Nord Europa  
Botta (Spediporto): i maggiori costi dovuti alla congestione potranno innescare rincari nei prezzi della merce

**Maurizio Caprino  
Marco Morino**

Circolano le prime cifre, drammatiche, sul danno economico per il sistema logistico ligure provocato dal caos autostrade. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, stima in 200-250 milioni a settimana il costo della congestione. Poiché la paralisi dura da circa un mese, il danno per le imprese liguri della logistica potrebbe già sfiorare il miliardo di euro. E il quadro è destinato ad aggravarsi ulteriormente, perché anche la norma sblocca gallerie inserita nel Dl Semplificazioni rischia di risultare insufficiente.

**Logistica in ginocchio**

Il caso Liguria sta paralizzando l'intera economia del Nord-Ovest. Due dati su tutti, calcolati da Concommercio e Contrasporto: il 50% della logistica italiana passa sul territorio ligure e un'ora di ritardo in più degli oltre 30mila camion che ogni giorno attraversano il nodo di Genova costa alle imprese circa 2 milioni di euro. Per gli operatori logistici, ogni ora di ritardo del camion determina un maggior costo in termini di carburante, usura del mezzo, costo dell'autista, tempi per l'andata e il ritorno. L'autista che impiega più tempo per fare un viaggio rischia di arrivare tardi per farne un altro. E così sorgono problemi anche nel trovare carichi di ritorno.

«Questi maggiori costi - osserva Botta - dovranno essere recuperati da qualche parte: ecco perché il caos lungo le autostrade liguri finirà per ripercuotersi anche sui consumatori, cioè su tutti i cittadini italiani, che dovranno subire un rincaro finale del prezzo della merce dovuto proprio alla paralisi di queste settimane».

Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, è netto: «La logistica ligure - dice - deve scontare due tipi di danni: imminenti e a medio-lungo termine. I danni imminenti sono quelli relativi ai maggiori costi giornalieri che gli operatori devono sostenere a causa della congestione

autostradale. I danni a medio-lungo termine colpiscono la portualità ligure nel suo complesso, che rischia di perdere quote di traffico a scapito di altri porti, per esempio degli scali marittimi del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa, ndr) che oggi sottraggono al sistema portuale nazionale circa 900 mila container l'anno». A causa delle code si producono una serie di ritardi a catena, al punto che alcuni terminalisti stanno invitando i loro clienti a usare i terminali di loro proprietà in scali alternativi (La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna). Intanto si profila un ulteriore allarme: i cantieri ferroviari lungo la linea dei Giovi.

«Dal prossimo 27 luglio al primo di settembre - dice Laghezza - la linea ferroviaria Genova-Milano sarà chiusa per lavori legati al Terzo valico. La coincidenza tra questi lavori ferroviari già programmati da Rfi e comunque indifferibili e i lavori lungo la rete autostradale ligure potrebbe sfociare nella tempesta perfetta. Dobbiamo scongiurare che ciò accada, chiudendo i cantieri autostradali entro la fine di luglio».

Senza contare i danni subiti dal porto di Genova, che già durante i primi 6 mesi del 2020 a causa del lockdown ha registrato una perdita nei traffici via container dell'11%, con punte del 29% nel mese di maggio. Gli effetti delle difficoltà a raggiungere il porto a causa dei blocchi stradali delle ultime settimane si sommano ai precedenti danni del lockdown. Infine la prospettiva di fare lunghe code scoraggia i turisti dallo scegliere la Liguria come meta di vacanze. Le strutture alberghiere e turistiche hanno appena riaperto dopo il lockdown e cercano di riprendere le loro attività per quanto possibile, non potendo contare sul flusso di turisti stranieri. Diversi alberghi hanno ricevuto disdette a causa della difficoltà a raggiungere le mete di vacanza in Liguria.

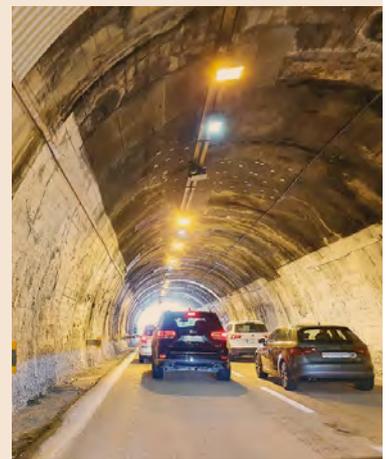
**La norma sblocca gallerie**

Con un blitz dell'ultimora nel Dl Semplificazioni, il ministro delle Infrastrutture ha previsto linee guida sull'effettuazione e la programmazione delle ispezioni nelle gallerie e delle successive attività di manutenzione e messa in sicurezza (si veda il Sole 24 Ore di domenica 12 luglio). È la risposta alle richieste arrivate più volte dalla Liguria nelle ultime settimane, ma potrebbe non bastare.

Infatti, le linee guida dovranno essere emanate dal ministero sentendo il Consiglio superiore dei lavori pubblici (suo organo consultivo). Tutto ciò, secondo la norma, dovrebbe essere fatto in un mese, ma si sa che questi termini sono quasi sempre sfiorati. Inoltre, la questione è delicata e siamo alla vigilia delle ferie estive.

Il testo Dl prevede che, in attesa delle linee guida, in «particolari situazioni di urgenza» il ministero può «individuare specifiche misure e modalità di effettuazione delle ispezioni». È ciò che è già stato fatto da inizio anno in Liguria (e da questi giorni in Marche, Abruzzo, Lazio e Campania), provocando il caos attuale perché le ispezioni hanno fatto emergere varie criticità strutturali nelle gallerie. Ma non è detto che la situazione resti immutata: i provvedimenti attuali sono stati presi da un solo ispettore, Placido Migliorino, cui è stata data di fatto la responsabilità della Liguria ma che dirige l'Uit (ufficio ispettivo territoriale) di Roma, competente per il Centro-Sud. Il ministero gli confermerà l'incarico ligure o sposterà tutto sull'Uit di Genova? O, ancora, accentrerà la questione presso la direzione generale di vigilanza sulle concessioni autostradali (Dgvc), da cui dipendono gli Uit? E come si muoverà chi sarà chiamato a decidere?

Dalla risposta a queste domande dipende la possibilità di attenuare il caos attuale. Semprechè non accadano altri crolli.



**A passo d'uomo.** Le code di queste ore sulle autostrade liguri

**IL PIANO «ITALIA VELOCE»**

## Il progetto del Mit da 16,4 miliardi per sbloccare Genova

**Recepita la lista di priorità di Camera di Commercio e Confindustria Genova**

**Raoul de Forcade**

Ammonta a circa 8,8 miliardi, con risorse già disponibili per ben 16,4 miliardi di euro, la somma degli interventi prioritari (ai quali si aggiungono quelli - 22 opere portuali, compresa la nuova diga foranea del porto di Genova - sottoposti da sottoporre a progetto di fattibilità) previsti dal Governo per la Liguria. Si tratta delle opere inserite in "Italia veloce", il piano d'investimenti per il rilancio dell'economia messo a punto dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che affianca il Semplificazione e il Piano nazionale di riforma, approvati nei giorni scorsi, sia pure "salvo intese", dal Consiglio dei ministri. Un elenco che viene accolto con soddisfazione dalle categorie economiche liguri, con in testa Camera di commercio e Confindustria di Genova, che si erano fatte promotrici, nei giorni immediatamente precedenti all'approvazione del decreto legge in questione, del Libro bianco sulle priorità infrastrutturali di Genova.

La Cciaa genovese, spiega il segretario generale dell'associazione, Maurizio Caviglia, «ha indirizzato al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, insieme a tutte le categorie economiche, una lettera che non voleva essere solo di denuncia della situazione drammatica di isolamento infrastrutturale di Genova e dell'intera Liguria, ma di proposta e collaborazione, con l'obiettivo di rilanciare l'economia regionale grazie a 12 interventi infrastrutturali contenuti nel Libro bianco. A pochi giorni dalla diffusione del libro e dalla pubblicazione della lettera sul Sole 24 Ore, sono state individuate dal Governo 130 opere prioritarie da sbloccare nell'ambito del Semplificazione e gran parte delle opere individuate dalla Camera di commercio nel Libro bianco sono presenti nell'elenco: la Gronda di Genova, il nodo ferroviario, il Terzo valico, la Genova-Ventimiglia, la velocizzazione della Milano-Genova con il quadruplicamento Milano-Pavia e l'alta velocità Milano-Tortona-Genova, la nuova diga foranea, gli interventi sull'aeroporto Cristoforo Colombo. Nonché una serie di interventi infrastrutturali riguardanti il nodo ferroviario di Genova, i raccordi con le aree portuali e i collegamenti lungo le direttrici del corridoio Reno-Alpi».

Il modello Genova, peraltro, con l'impianto di deroghe previste dal dl 109/2018 (il cosiddetto decreto Genova), si ispira, ricorda ancora Caviglia, «alla normativa dell'Unione europea». Infine, dice Caviglia, «il commissario per la ricostruzione del ponte e la sua struttura hanno paralleliz-

zato i procedimenti amministrativi per l'opera. Mentre si demoliva da un lato, si ricostruiva dall'altro contemporaneamente si andava avanti con altri lavori. Un metodo del tutto nuovo per un'opera pubblica italiana. Anche per questo il modello Genova è un esempio». Ora però, conclude il segretario della Cciaa, «bisogna vedere come il Governo intenda concretizzare questo grande numero di opere prioritarie messe in elenco. Insieme alle altre associazioni di categorie svolgeremo un attento monitoraggio sulla effettiva velocizzazione delle procedure. Occorre individuare cronoprogrammi per la realizzazione di ogni singolo intervento».

Le macro opere necessarie al territorio, commenta, da parte sua, Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, «ci sono tutte nel documento del Governo. Se vogliamo, fa un po' sorridere che tra quelle da velocizzare sia stata inserita anche la Gronda Visto che questa non ha bisogno, da punto di vista formale, né di un decreto, né di una conferenza dei servizi, né di ulteriori coperture finanziarie. Manca solo la firma del ministro perché possano partire i lavori. Comunque è positivo il fatto che sia indicata come prioritaria. Ed è importante anche che tra le opere, sia inserito il tunnel della val Fontanabuona, sia pure con costo d'intervento da definire e, per ora, senz'risorse disponibili». L'elenco stilato dal Governo, d'altro canto, chiosa Mondini, «dimostra che, se le opere indicate come prioritarie dallo stesso Esecutivo fossero state fatte prima, oggi non ritroveremmo nell'elenco quelle che viviamo tutti i giorni, con gli ingorghi sulle autostrade e la logistica d'un'intera regione del Nordovest inghiocchiate. Ora c'è solo da augurarsi che nel testo del decreto, approvato "salvo intese", siano davvero previste le modalità per realizzare tutti questi progetti in tempi normali».

Per quanto riguarda, in particolare le opere portuali inserite dal Governo tra quelle prioritarie, secondo il presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Sagnorini, è stato fatto dall'Esecutivo un lavoro serio di ricognizione. Per quanto riguarda gli scali di Genova e Savona sono inseriti interventi con diversi gradi di maturazione. Vi si trovano opere già in corso, altre in fase di aggiudicazione, alcune in progettazione e altre ancora su cui la progettazione deve ancora iniziare. La nuova diga foranea di Genova, ad esempio, ha in corso il progetto di fattibilità (da 5 milioni di euro in gran parte cofinanziati dal Mit, ndr) affidato a Technital. Invece l'ampiamiento di Fincantieri e, ad esempio, più indietro. Per tutte le opere indicate, comunque, ora sia al Governo e alle stazioni appaltanti, come la nostra, dar seguito agli interventi».

## Caos autostrade: salta la manifestazione. De Micheli a Genova il 21 luglio. Confetra: “Primo obiettivo raggiunto”

Genova – E’ la **ministra Paola De Micheli** a venire a Genova, e non i liguri ad andare a Roma. Stoppando sul nascere la manifestazione del 22 luglio, indetta dal comitato “**Salviamo Genova e la Liguria**”, per protestare contro i forti disagi creati dai cantieri autostradali in regione. **De Micheli** il 21 verrà a Genova ed in Prefettura, la sede che rappresenta il governo sul territorio, e incontrerà l’intero comitato della manifestazione. **Comitato** che in una nota però denuncia di aver appreso “con forte disappunto” che in realtà la forma di protesta voluta e promossa dalle associazioni delle imprese e dalla società civile è stata bloccata per altri motivi: ovvero, “il diniego della questura che non ha autorizzato la presenza di camion, vietata la **sede di Montecitorio** e la presenza di oltre 100 persone”. “E’ come dirci di non farla”, afferma il **comitato**. “**La ministra Paola De Micheli**”, aggiunge la nota, “vorrebbe invece incontrarci in Liguria dove già è venuta per inaugurare la pista ciclabile di Imperia ed ora per presentare la ripartenza dei lavori del Nodo di Genova che dovevano essere conclusi nel 2016!”. “Di fatto ci vogliono tenere bloccati a Genova, con le nostre decine di chilometri di code che dobbiamo tenerci solo nel nostro territorio – prosegue la nota -. Il comitato rifiuta questo atteggiamento e questo divieto che umilia ancor di più tutti i liguri che stanno soffrendo una crisi di cui l’Italia non si rende conto e la politica non vuole che esca dalla Liguria”. Hanno promosso l’iniziativa del comitato **varie associazioni di categoria**. Il comitato spiega che ascolterà domani le posizioni degli aderenti e comunicherà quindi le proprie decisioni. Da quanto filtrato l’autorizzazione a manifestare a Montecitorio non sarebbe stata concessa perché già occupata da altra iniziativa. A stretto giro, **Ivano Russo, direttore generale di Confetra**, cerca di stemperare la tensione: “Per associazioni di imprese scendere in piazza è oggettivamente atipico – dice -. Avviene solo quando ogni altro canale di ordinaria relazione istituzionale è irrimediabilmente compromesso. L’ultima volta lo abbiamo fatto a Torino, per l’Alta Velocità, e di fronte al fatto che Toninelli e Ponti si rifiutavano anche solo di ricevere sia noi, sia il commissario Paolo Fioletta”. **Russo** rivendica: “La ministra De Micheli il 21 verrà a Genova ed in Prefettura, la sede che rappresenta il Governo sul territorio, incontrerà l’intero comitato promotore della Manifestazione. Il primo obiettivo, quindi, della mobilitazione è stato centrato: il governo deve confrontarsi con le forze produttive della città”. Il **direttore generale di Confetra** assicura: “Il 21 ribadiremo alla ministra che non dovrà mai più verificarsi questa vergogna figlia di improvvisazioni operative, sottovalutazione del ruolo del settore e sciatteria amministrativa. E che mai più scelte così impattanti sulla logistica ed i trasporti dovranno essere assunte senza un preventivo confronto con il tessuto produttivo locale. Paralizzare la logistica che ruota attorno al **porto di Genova**, significa infliggere un colpo mortale all’economia dell’intero **Nord Ovest**, ed al Paese. E non si mettano in alternativa sicurezza e funzionalità delle infrastrutture, perché in nessun Paese civile il ragionamento si svilupperebbe in questo modo. Sul merito, quindi, non faremo sconti. Ma è positivo che si possa tornare al tavolo di un ordinato confronto istituzionale, con la ministra e quindi il governo, evitando atteggiamenti inutilmente chiassosi”.

# «Regione logistica milanese, avanti con le opere ferroviarie»

**Il Manifesto.** Le proposte di Assolombarda e altre cinque associazioni imprenditoriali per sviluppare il trasporto merci e colmare il divario con l'Europa: prioritari i terminal di Milano, Brescia e Piacenza

**Marco Morino**  
MILANO

Accelerare le opere ferroviarie a sostegno del trasporto merci intermodale (camion + treno). Avanti con le infrastrutture stradali urgenti e con la creazione di un tavolo istituzionale permanente di lavoro, che sia un'interfaccia rispetto all'attuale frammentazione decisionale e autorizzativa, al quale siano presenti le amministrazioni interessate e i rappresentanti delle imprese.

La presa d'atto che la Regione logistica milanese, prima in Italia, sia all'ultimo posto tra i grandi motori logistici d'Europa (dietro a Rotterdam, Parigi, Monaco di Baviera e a pari merito con la Catalogna) spinge le imprese milanesi a suggerire azioni da avviare al più presto per rilanciare il cuore logistico del Paese. Le proposte sono indicate nel Manifesto per migliorare il trasporto merci di lunga percorrenza per l'area milanese e lombarda. Il Manifesto nasce su iniziativa di Assolombarda ed è stato sviluppato con Alsea, Assologistica, Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza, Confindustria Lombardia, Fal-Confraspporto Milano. È la prima volta che le associazioni del mondo della logistica e dell'industria parlano con una sola voce, quella riportata dal Manifesto, per collocare logistica, spedizioni e trasporto merci al centro della politica industriale.

La Regione logistica milanese (Rlm) è un'area ad addensamento logistico che va da Novara a Brescia includendo a Sud Piacenza e a Nord Malpensa, con al centro



GETTY IMAGES

**Cargo ferroviario.** Il Manifesto di Assolombarda punta molto sullo sviluppo del trasporto merci via ferro

Milano esbozza naturale al mare attraverso i porti di Genova e La Spezia. La Rlm conta 7 mila imprese di trasporti e logistica. Queste imprese occupano 95 mila addetti e generano un fatturato annuo di 22,4 miliardi, il 27% del totale italiano. L'anello debole della Rlm è stato individuato dalla ricerca dell'Università Lucre nell'accessibilità e connettività della regione ai mercati internazionali. Ecco perché tra le priorità individuate dal Manifesto ci sono gli interventi ferroviari indispensabili per fluidificare i flussi di merci da e per i porti, gli aeroporti e i terminali merci esistenti e in programma a servizio della Rlm.

È urgente, secondo il Manifesto, accelerare la realizzazione dei terminali intermodali merci di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza. Si tratta di tre opere importantissime per favorire la cre-

scita dei traffici tra il Nord-Ovest e i ricchi mercati del centro Europa, attraverso la crescita del trasporto intermodale camion + treno. L'obiettivo è dotare il Nord Italia di terminali tecnologicamente avanzati e a bassissimo impatto sull'ambiente per gestire l'incremento dei volumi di merce che, grazie al nuovo tunnel di base del Gottardo in Svizzera e al futuro Terzo Valico in Italia, saranno trasferiti dalla strada alla rotaia. I terminali nascono dalla collaborazione tra il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e gli svizzeri di Hupac. I terminali dovrebbero entrare in funzione tra il primo semestre 2023 e il primo semestre 2024.

Sempre sul piano delle infrastrutture, il Manifesto sprona a realizzare le infrastrutture stradali necessarie per la Rlm (a partire dal collegamento stradale

tra Magenta-Tangenziale Ovest di Milano e Vigevano, la gronda di Genova, la Pedemontana Lombarda, i collegamenti di ultimo miglio al porto di Genova) e affrontare tempestivamente il problema della manutenzione di quelle esistenti, attraverso un'adeguata programmazione degli interventi, anche per garantire l'accessibilità dei porti liguri e scongiurare che in futuro si ripeta il caos delle ultime settimane. E ieri è stata l'ennesima giornata nera per automobilisti e autotrasportatori in viaggio lungo le autostrade liguri, con ingorghi e code fino a 8-10 chilometri su alcuni tratti della A7, A10 e A26.

Il Manifesto suggerisce poi di rivedere l'attuale impostazione del calendario nazionale dei divieti di circolazione per agevolare il trasporto delle merci. Viene richiesto di semplificare le procedure per il potenziamento del cargo city e dei poli logistici degli aeroporti, prevedendo anche misure di incentivazione per le imprese di trasporti e logistica che trasferiscono in loco i propri magazzini.

Tra le cause che penalizzano la competitività della Rlm, vi sono materie di competenza diversa: europea, nazionale, regionale. Pertanto, secondo le imprese, occorrerebbe anzitutto individuare un luogo di incontro trasversale, in una logica di ecosistema tra tutti gli attori interessati, che superi le barriere amministrative (e localistiche) in cui poter affrontare e risolvere i problemi che la stessa pandemia Covid-19 ha fatto emergere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AIPE

## Da Genova ad Ancona sono ad alto rischio i trasporti eccezionali

**Tosto: unico Paese al mondo che perde ordini a causa di una rete stradale**

**Michele Romano**

Le autostrade fluviali per i carichi più lunghi e pesanti, risolvendo in parte le criticità di una rete stradale mal messa, autorizzazioni più flessibili e veloci per i percorsi su un maggiore coordinamento tra Regioni, Province ed enti gestori delle strade. Sono le proposte di Aipe, l'associazione italiana pressure equipment, che riunisce un centinaio di aziende della caldareria, comparto che vanta in Italia un giro d'affari complessivo di 25 miliardi (il 90% generato dalle esportazioni) e occupa quasi 45 mila addetti. Si tratta di muovere trasporti eccezionali destinati ai grandi impianti chimici, petrolchimici, oil&gas e produzione di energia di tutto il mondo, su una viabilità nazionale, che il presidente Luca Tosto non esita a definire «drammatica»: su 25 mila chilometri di strade, i percorsi critici su cui transitano i trasporti eccezionali per arrivare al porto più vicino sono una decina.

Da qui la proposta di far arrivare le attrezzature a pressione, almeno le componenti finite, che possono raggiungere anche gli 100 metri di lunghezza con un peso che supera le duemila tonnellate, facendole viaggiare su una chiglia dal porto fluviale più vicino. Una scelta all'insegna del green, che toglie traffico dalle strade, anche se la navigazione è condizio-

nata dalla profondità dell'acqua e dalle condizioni meteo perché il fiume sia praticabile. Di conseguenza sono fruibili solo corsi d'acqua di grande portata come il Po e i droviti artificiali, come la Fissero-Tartaro-Canalbiano, che grazie ad un sistema di chiuse consente la navigazione in tutti i periodi dell'anno. Aipe ne sta parlando al Mit, insieme al progetto che prevede azioni di monitoraggio, manutenzione ed eventuali rinforzi sui ponti esistenti, con il coinvolgimento del genio civile e di quello militare, perché «il fiume non può essere un'alternativa al trasporto su gomma, che conviene comunque salvaguardare». Proprio su fronte dei percorsi stradali, Tosto sta dialogando con Anas per individuare «alcune viabilità certificate, dove le aziende potranno qualificarsi per determinati percorsi, in modo di snellire gli iter autorizzativi, che possono durare anche un mese». Alle aziende viene anche richiesto di effettuare verifiche sulla stabilità e sulle condizioni dei ponti a proprie spese, «un ulteriore e pesante aggravio di costi, dal momento che le aziende pagavano già indennizzi per l'usura delle strade». Il rischio è che gli operatori stranieri non facciano più ordini per componenti di heavy industry in Italia: «Se non si trovano soluzioni in tempi rapidi - chiude Tosto, ottimista su un cambio di passo - saremo l'unico Paese al mondo a perdere ordini a causa di una rete stradale non idonea: un paradosso per una nazione che ha sempre favorito il trasporto su gomma».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Le imprese: agevolare la realizzazione delle cargo city e dei poli logistici nei pressi degli aeroporti**

## La riscoperta importanza del cargo aereo in Italia

L'emergenza sanitaria Coronavirus dalla quale lentamente l'Italia sta uscendo ha messo in chiara evidenza, soprattutto nel periodo coincidente con il lockdown economico, quanto strategico e indispensabile sia il trasporto aereo delle merci. Immagini e video delle spedizioni di mascherine e Dpi scaricati dagli aerei noleggiati ad hoc e provenienti dalla Cina hanno per giorni occupato le prime pagine dei giornali e i servizi televisivi dei telegiornali. Basti pensare che anche a livello di Governo centrale il cargo aereo è tornato prepotentemente d'attualità nella discussione di Alitalia con la Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, che più volte ha sottolineato quanto sia importante che la nuova Alitalia investa direttamente e in maniera più convinta rispetto al passato sul trasporto merci. Questo tema è stato uno degli argomenti dibattuti durante il Forum di esperti che Bcube Air Cargo ha organizzato recentemente attraverso un webinar cui hanno preso parte i maggiori esponenti del comparto a livello nazionale. La sensazione, però, è che una volta superata la fase d'emergenza l'attenzione dell'opinione pubblica e della politica nazionale tornerà ad abbassarsi sul trasporto aereo merci. Spetterà dunque agli stakeholders e, in particolare, alle associazioni di categoria, far sentire la propria voce e mantenere alta l'attenzione sull'importanza di questa modalità di trasporto per l'import/export delle merci e quindi per l'economia nazionale. L'emergenza Covid ha mostrato in maniera evidente quanto indispensabile sia un'efficiente catena logistica in grado di far arrivare nel nostro Paese o di far partire prodotti farmaceutici, Dpi, prodotti alimentari e altro. Mauro Grisafi, General Manager di BCube Air Cargo che ha ospitato il Forum ha ribadito: "Sono convinto che se dialoghiamo al nostro interno, a questi aspetti negativi dell'emergenza sanitaria, che ha impattato in maniera estremamente forte il settore del cargo aereo, si possono trovare delle soluzioni. Il rimedio sta nella collaborazione e contributo di tutti gli attori della filiera. Dobbiamo unire le forze per valorizzare il nostro settore e lanciare un messaggio forte a livello Paese, cogliendo le opportunità che offre il sistema produttivo del Made in Italy. È questo l'approccio che ci deve far traghettare verso un sistema che guardi al nuovo contesto che stiamo vivendo. Infatti, il secondo passo, nel medio e lungo periodo, è pensare alla logistica in modo differente, in maniera più integrata e collaborativa. È necessario mettere immediatamente in pista delle azioni che portino ad un cambiamento, che creino delle opportunità di business nuove, che provochino il mercato, facendo emergere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano rispetto ai competitor europei". Il presidente di Anama, Alessandro Albertini, uno dei relatori che ha preso parte al Forum di esperti organizzati da Bcube Air Cargo, ha pubblicamente segnalato al Governo quanto importate sia la volontà politica di puntare sul trasporto aereo merci arrivando a chiedere che la [nuova Alitalia investa anche in una flotta di aerei all-cargo](#). Un altro aspetto interessante emerso dal Forum è quello che certamente ad aver compreso l'importanza del segmento cargo sono state le compagnie aeree. La speranza, anche in questo caso, è quindi che in futuro le compagnie aeree ribilancino un pochino più a favore delle merci l'attenzione che normalmente è sbilanciata a favore del trasporto passeggeri. [E grazie al trasporto delle merci](#), infatti, se nel 2020 e nel 2021 i vettori aerei potranno dire di avere almeno parzialmente limitato i danni economici e finanziari indotti dal lockdown e dall'emergenza Covid-19.

## **ANAMA RINGRAZIA LE COMPAGNIE CHE PROGRAMMANO VOLI PER LE MERCI ITALIANE E ALITALIA PER LA CONVERSIONE DI UN VOLO PAX IN ALL CARGO**

**IL PRESIDENTE DI ANAMA, ALESSANDRO ALBERTINI: “È UNA PRIMA RISPOSTA DI ALITALIA CHE VA NELLA DIREZIONE CHE AUSPICAVAMO, MOSTRANDO INTERESSE E ATTENZIONE AL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO MERCI, STRATEGICO PER IL NOSTRO PAESE”**

In questo momento di cronica carenza di spazi aerei, come Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespediti e aderente a Confetra) intendiamo esprimere la nostra gratitudine a tutti i vettori che stanno riprogrammando i voli da e per l'Italia in ogni forma: aerei all cargo, aerei misti e aerei passeggeri convertiti in aerei cargo. In questo momento ogni piccolo segnale aiuta giacché con la carenza di stiva e noli elevati la via aerea sta soffrendo e rischia di perdere quote di mercato a favore di altre modalità.

“Accogliamo quindi con favore il comunicato di oggi di Alitalia con cui dà notizia della riconversione di un B777-200 in versione full cargo – afferma Alessandro Albertini, presidente di Anama. “Come categoria dovremo sfruttare al meglio questa nuova capacità offerta da questi aeromobili riadattati. È una sfida interessante ma la fantasia alle imprese di spedizioni non manca e presto troveremo le opportune soluzioni.”

“Rimarco come questa sia una prima risposta di Alitalia – prosegue Alessandro Albertini – che va nella direzione che auspicavamo mostrando interesse e attenzione al settore del trasporto aereo merci, strategico per il nostro Paese. Infatti, come ho già avuto modo di dichiarare, con la stagnazione o regressione dei consumi privati e investimenti pubblici, solo l'export garantisce al nostro Paese margini di crescita automatici e rilevanti. Ricordiamo sempre che le nostre esportazioni contribuiscono per il 30% al PIL italiano e che dal 2009 il peso dell'export sul PIL è aumentato di oltre 7 punti percentuali. Per via aerea si muove circa il 26% dell'export UE e un quarto delle merci italiane utilizzano la via aerea per raggiungere il mercato di sbocco fuori dall'Unione Europea”.

Prosegue Albertini: “Dobbiamo mantenere capacità di stiva per supportare le nostre aziende e questo passo di Alitalia ci fa ben sperare. Ora auspichiamo che nella ricostruzione della nostra compagnia di bandiera si prosegua nella direzione intrapresa, creando una divisione dedicata al trasporto aereo merci con aeromobili all cargo che abbiano come base di partenza Malpensa”.

## **Plauso dell'Anama nei confronti delle compagnie aeree che programmano voli per le merci italiane**

*Albertini: bene Alitalia che decide la conversione di un volo pax in all cargo*

**inforMARE** - L'Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra) ha espresso gratitudine nei confronti di tutti i vettori che, in questo momento di cronica carenza di spazi aerei, stanno riprogrammando i voli da e per l'Italia in ogni forma: aerei all cargo, aerei misti e aerei passeggeri convertiti in aerei cargo. In questo momento - ha sottolineato l'associazione - ogni piccolo segnale aiuta giacché con la carenza di stiva e noli elevati la via aerea sta soffrendo e rischia di perdere quote di mercato a favore di altre modalità.

«Accogliamo quindi con favore - ha spiegato il presidente di Anama, Alessandro Albertini - il comunicato di oggi di Alitalia con cui dà notizia della riconversione di un B777-200 in versione full cargo. Come categoria dovremo sfruttare al meglio questa nuova capacità offerta da questi aeromobili riadattati. È una sfida interessante ma la fantasia alle imprese di spedizioni non manca e presto troveremo le opportune soluzioni».

«Rimarco - ha proseguito Albertini - come questa sia una prima risposta di Alitalia che va nella direzione che auspicavamo mostrando interesse e attenzione al settore del trasporto aereo merci, strategico per il nostro Paese. Infatti, come ho già avuto modo di dichiarare, con la stagnazione o regressione dei consumi privati e investimenti pubblici, solo l'export garantisce al nostro Paese margini di crescita automatici e rilevanti. Ricordiamo sempre che le nostre esportazioni contribuiscono per il 30% al PIL italiano e che dal 2009 il peso dell'export sul PIL è aumentato di oltre sette punti percentuali. Per via aerea si muove circa il 26% dell'export UE e un quarto delle merci italiane utilizzano la via aerea per raggiungere il mercato di sbocco fuori dall'Unione Europea».

«Dobbiamo - ha concluso il presidente di Anama - mantenere capacità di stiva per supportare le nostre aziende e questo passo di Alitalia ci fa ben sperare. Ora auspichiamo che nella ricostruzione della nostra compagnia di bandiera si prosegua nella direzione intrapresa, creando una divisione dedicata al trasporto aereo merci con aeromobili all cargo che abbiano come base di partenza Malpensa». (2/1)

## Alitalia converte il suo primo full cargo. Anama: "Ne abbiamo bisogno"

**Un Boeing B777-200, senza sedili, potrà trasportare fino a 14 tonnellate di merci, servendo un mercato che rappresenta il 30 per cento del PIL**

Alitalia converte per la prima volta un aereo passeggeri in full cargo, aggiungendo fino a 14 tonnellate di capacità di carico.

Si tratta di un Boeing 777-200, informa la compagnia, a cui sono stati rimossi tutti i sedili. La prima partenza è stata effettuata il 3 luglio verso New York ed è stata comunicata oggi dalla compagnia di bandiera (nazionalizzata a marzo con il decreto "Cura Italia"), «rispondendo a un incremento della domanda di trasporto merci come supporti medici, equipaggiamenti protettivi individuali, scorte di viveri e altri materiali sensibili».

Un'ottima notizia, secondo **Alessandro Albertini**, presidente di Anama, l'associazione nazionale degli agenti merci aeree. «In questo momento di cronica carenza di spazi aerei siamo grati a tutti i vettori che stanno riprogrammando i voli da e per l'Italia in ogni forma, aerei all cargo, aerei misti e aerei passeggeri convertiti in aerei cargo».

Ora c'è da adattarsi, come spedizionieri, a questi aerei riadattati, «ma la fantasia alle imprese di spedizioni non manca», secondo Albertini. Anama calcola che solo l'export aereo cargo contribuisce al 30 per cento del PIL italiano con una crescita, nel 2009, del 7 per cento. In Italia per via aerea si muove circa un quarto dell'export verso i Paesi membri Ue e sempre un quarto delle merci vengono spedite via aereo per raggiungere i mercati al di fuori dell'Ue.

«Ora – conclude Albertini - auspichiamo che nella ricostruzione della nostra compagnia di bandiera si prosegua nella direzione intrapresa, creando una divisione dedicata al trasporto aereo merci con aeromobili all cargo che abbiano come base di partenza Malpensa».

# Trasporto aereo merci, Alitalia converte un volo PAX in All Cargo: export vitale per l'economia

Accolta con favore dall'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree la decisione del vettore nazionale di riprogrammare voli passeggeri in trasporti cargo

di andrea lombardo

Il particolare momento storico, che soffre delle contrazioni del **trasporto aereo merci** e passeggeri dovute alle restrizioni imposte dal Covid-19, è cruciale per il mondo logistico. A due mesi dall'inizio della Fase 2 sono ancora **pochi i collegamenti aerei passeggeri nazionali ed internazionali**, con conseguente riduzione dello spazio utile in stiva per il trasporto merci.

**Alitalia** ha pertanto deciso di convertire alcuni suoi voli da passeggeri ad All Cargo, come nel caso della recente comunicazione riguardante un Boeing 777-200: il provvedimento è stato commentato con favore da **ANAMA**, l'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, che rappresenta la sezione aerea di Fedespedi aderente a Confetra.

Una nuova sfida per il trasporto aereo merci

Il presidente di Anama, Alessandro Albertini, ha così commentato: *«Accogliamo con favore il comunicato di oggi di Alitalia con cui dà notizia della riconversione di un B777-200 in versione full cargo. [...] Come categoria dovremo sfruttare al meglio questa nuova capacità offerta da questi aeromobili riadattati. È una sfida interessante ma la fantasia alle imprese di spedizioni non manca e presto troveremo le opportune soluzioni».*

Trasporto aereo merci: vitale per l'export

Albertini ha poi rimarcato come gli **aiuti al trasporto aereo merci siano strategici** per il Paese.

Il vero nemico da arginare nella fase di ripresa post-emergenza sanitaria è infatti la **regressione dei consumi** privati e degli investimenti pubblici.

Per fare ciò **l'export assume un ruolo fondamentale**, in quanto rimane l'unico in grado di compensare le perdite con margini di crescita abbastanza rilevanti: il PIL italiano è sostenuto per un buon 30% dalle esportazioni ed è proprio **per via aerea che si muovono circa il 26% dell'export UE ed un quarto delle merci italiane** che devono raggiungere i mercati di sbocco fuori dall'Unione Europea.

## **DI Rilancio: è legge il credito di imposta permanente per le imprese della logistica**

Roma – Con la versione definitiva del DI Rilancio convertito in Legge martedì scorso, l'art 199 comma 5 prevede che le imprese che operano nel settore logistico sono state ammesse permanentemente ai benefici del credito di imposta, in qualsiasi forma declinato e a supporto di qualsiasi incentivo o agevolazione. “Abbiamo scritto una piccola pagina di storia per il nostro settore”, dichiara **Guido Nicolini, presidente di Confetra**. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, comma 107, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, l'agevolazione di cui ai commi da 98 a 106 del medesimo articolo 1 si applica anche ai soggetti operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti.

[Anama ringrazia i vettori che operano voli da/per l'Italia](#)

**Pubblichiamo il testo del comunicato di ringraziamento diramato dall'Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedi e aderente a Confetra.**

In questo momento di cronica carenza di spazi aerei, come Anama intendiamo esprimere la nostra gratitudine a tutti i vettori che stanno riprogrammando i voli da e per l'Italia in ogni forma: aerei all cargo, aerei misti e aerei passeggeri convertiti in aerei cargo. In questo momento ogni piccolo segnale aiuta giacché con la carenza di stiva e noli elevati la via aerea sta soffrendo e rischia di perdere quote di mercato a favore di altre modalità.

“Accogliamo quindi con favore il comunicato di oggi di Alitalia con cui dà notizia della riconversione di un B777-200 in versione full cargo - afferma Alessandro Albertini, presidente di Anama. “Come categoria dovremo sfruttare al meglio questa nuova capacità offerta da questi aeromobili riadattati. È una sfida interessante ma la fantasia alle imprese di spedizioni non manca e presto troveremo le opportune soluzioni. Rimarco come questa sia una prima risposta di Alitalia che va nella direzione che auspicavamo mostrando interesse e attenzione al settore del trasporto aereo merci, strategico per il nostro Paese. Infatti, come ho già avuto modo di dichiarare, con la stagnazione o regressione dei consumi privati e investimenti pubblici, solo l’export garantisce al nostro Paese margini di crescita automatici e rilevanti. Ricordiamo sempre che le nostre esportazioni contribuiscono per il 30% al PIL italiano e che dal 2009 il peso dell’export sul PIL è aumentato di oltre 7 punti percentuali. Per via aerea si muove circa il 26% dell’export UE e un quarto delle merci italiane utilizzano la via aerea per raggiungere il mercato di sbocco fuori dall’Unione Europea”.

Prosegue Albertini: “Dobbiamo mantenere capacità di stiva per supportare le nostre aziende e questo passo di Alitalia ci fa ben sperare. Ora auspichiamo che nella ricostruzione della nostra compagnia di bandiera si prosegua nella direzione intrapresa, creando una divisione dedicata al trasporto aereo merci con aeromobili all cargo che abbiano come base di partenza Malpensa”.

Caos sulle autostrade, Laghezza (Confetra): "Il Nord Ovest sta capendo la gravità della situazione"

"I danni sono incalcolabili: nel breve si tratta di un tracollo operativo ma ciò che ci preoccupa di più è il futuro"

Genova - «Esiste solo un aspetto drammaticamente positivo del collasso del sistema logistico ligure: forse per la prima volta in modo conscio e consapevole, il tessuto produttivo del Nord Ovest d'Italia ha assunto consapevolezza dell'importanza dei porti liguri e del ruolo che svolgono sui flussi di merce da e per le industrie italiane». **Lo afferma in una nota Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, secondo il quale la manifestazione che si svolgerà a Genova domani,** «assume quindi un significato del tutto particolare, derivante da un sistema che va in default non solo per inefficienze del concessionario, ma anche e soprattutto per precise responsabilità politiche che trovano sintesi nel goffo tentativo di mettere a posto le cose accelerando in modo paradossale e grottesco le verifiche di sicurezza a viadotti e gallerie e paralizzando il traffico autostradale». «I danni - conclude Laghezza - sono incalcolabili: nel breve si tratta di un tracollo operativo ma ciò che ci preoccupa di più è il futuro: la perdita di immagine e quindi di affidabilità potrebbe incrementare ulteriormente la quota di merci e prodotti che optano per la strada del nord, ovvero per i porti nordeuropei, generando un danno permanente per il sistema logistico ligure e italiano nel suo complesso, oltre che una perdita secca di entrate per l'Erario».

Confetra Liguria, Laghezza: Paralisi autostrade, danni economici e reputazionali

**Danni reputazionali permanenti al sistema logistico ligure e nazionale - L'allarme del presidente di Confetra Liguria, Laghezza: "La perdita di immagine può incrementare la quota di merci che optano per la strada del nord, ovvero per i porti nordeuropei".**

**GENOVA** - "Esiste solo un aspetto drammaticamente positivo del collasso del sistema logistico ligure: forse per la prima volta in modo conscio e consapevole, il tessuto produttivo del **nord ovest d'Italia ha assunto consapevolezza dell'importanza dei porti liguri e del ruolo che svolgono sui flussi di merce da e per le industrie italiane**".

Per **Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria**, la manifestazione che si svolge a Genova oggi assume quindi un significato del tutto particolare, derivante da un **sistema che va in default non solo per inefficienze del concessionario**, ma anche e soprattutto per precise responsabilità politiche che trovano sintesi **"nel goffo tentativo di mettere a posto le cose accelerando in modo paradossale e grottesco le verifiche di sicurezza a viadotti e gallerie e paralizzando il traffico autostradale"**.

"I danni – conclude Laghezza – sono incalcolabili: nel breve si tratta di un tracollo operativo ma ciò che ci preoccupa di più è il futuro: **la perdita di immagine e quindi di affidabilità potrebbe incrementare ulteriormente la quota di merci e prodotti che optano per la strada del nord, ovvero per i porti nordeuropei**, generando un danno **permanente per il sistema logistico ligure e italiano** nel suo complesso, oltre che una perdita secca di entrate per l'Erario. Subito dopo il crollo del Ponte Morandi, Genova è stata per i cittadini e per le merci del nord ovest una città irraggiungibile. Poi gli interventi lampo su itinerari alternativi avevano consentito in tempi brevissimi di renderla accessibile e ripristinare la piena funzionalità del porto. Oggi i **danni economici e reputazionali causati dal tracollo della viabilità autostradale rischiano di essere ancora maggiori e soprattutto di estendersi al medio-lungo periodo**. I provvedimenti per uscire dall'emergenza e dalla crisi devono essere quindi tanto immediati quanto efficaci. Provvedimenti che riguardino la gestione delle ispezioni e delle verifiche infrastrutturali, da compiere nel rispetto e nella garanzia della piena operatività della rete; provvedimenti che garantiscano una copertura dei danni subiti dal sistema delle imprese costrette a fronteggiare cali di fatturato superiori al 70%, provvedimenti di accelerazione nell'apertura dei cantieri e nell'espletamento dei lavori per la realizzazione di nuove infrastrutture".

## Trasporto merci su rotaia al bivio. Ecco le proposte di Forum FerCargo in vista di Agorà Confetra 2020

Milano – Il **Forum FerCargo** è pronto a dare il suo contributo nel corso dell'**Agorà Confetra 2020**, l'assemblea annuale della confederazione prevista per il prossimo 23 settembre e intitolata "**Connessi o Disconnessi? L'Italia e le sfide del Mondo post Covid**", portando all'attenzione del dibattito le proposte raccolte nel position paper "**Logistica ferroviaria e crisi sanitaria da COVID19**". La ripartenza del trasporto merci ferroviario, superata la pandemia e le difficoltà ad essa connesse, passerà per le risposte che il governo vorrà dare alle criticità che ancora oggi indeboliscono il settore, affermatosi quale asset strategico per il Paese durante il periodo di **lockdown**.

Le imprese aderenti alle associazioni riunite nel **Forum FerCargo**, infatti, hanno continuato a garantire l'approvvigionamento di beni di prima necessità in modo sicuro e affidabile nonostante le perdite dovute all'emergenza sanitaria. L'intero comparto nazionale, nei soli mesi di marzo e aprile 2020, ha sofferto una contrazione del **traffico ferroviario merci** del 35%, riscontrando un calo del fatturato tra il primo marzo ed il trenta giugno pari a 150 milioni di euro. Un rallentamento destinato a toccare tutto il comparto cargo ferroviario.

Al fine di mettere in luce queste criticità, il **Forum** ha presentato di recente il position paper "**Logistica ferroviaria e crisi sanitaria da Covid-19**", una raccolta di proposte utili al rilancio del comparto. Tra queste, le principali sono: il **sostegno del trasporto ferroviario delle merci pericolose**, per il quale si auspica l'intervento normativo, considerate le grandi potenzialità di sviluppo per il sistema Paese, il trasporto ferroviario merci nell'ultimo miglio, reso complesso e costoso da fattori infrastrutturali che si ripercuotono in maniera negativa sull'intero servizio. Le **attività di manovra ferroviaria** e dei **terminal ferroviari**, infatti, stanno subendo anche esse gli effetti negativi della **crisi sanitaria** sin dall'inizio. Per questo, il **Forum FerCargo** ritiene necessario un intervento legislativo di supporto, sia con incentivi verso gli operatori, sia con interventi infrastrutturali finalizzati a rimuovere i cosiddetti "colli di bottiglia" presenti sulla rete ferroviaria.

Infine, la **mancaza degli incentivi per il piano accelerato ERTMS/ETCS**: un sistema di segnalamento unico in Europa e a vantaggio di tutto il trasporto ferroviario. La transizione a tale sistema sarà lunga e costosa e il GI ferroviaria ha predisposto un piano "accelerato" di attrezzaggio che gli garantirà un notevole risparmio nei costi di manutenzione. Il **Forum FerCargo** ha apprezzato questa iniziativa, ma l'implementazione del piano può essere consolidata solo a fronte di un supporto economico erogato mediante finanziamenti a fondo perduto indirizzati ai possessori delle locomotive e utili all'attrezzaggio. Tale sistema, infatti, rappresenta per le **imprese ferroviarie** una voce di costo aggiuntiva e non un presupposto per migliorare le prestazioni dei convogli.

## LA PROTESTA

## Imprese, terminalisti e autotrasportatori mobilitati per Genova

Oggi corteo nel capoluogo  
Per le associazioni incontro  
col ministro dei Trasporti

**Raoul de Forcade**

Un miliardo al mese di danni alle imprese del territorio, 40 mila lavoratori in cassa integrazione in tutta la regione e il porto di Genova con -30% dei traffici. È questo il conto, salatisimo, che la Liguria deve pagare per colpa delle lunghe code in autostrada, create dai lavori di manutenzione della rete, che hanno mandato in tilt, il sistema di trasporti e logistica regionale. A fare il conto sono 25 associazioni di categoria, con in testa Spediporto (spedizionieri di Genova), strette nel Comitato salviamo Genova e la Liguria, che oggi, dalle 11 alle 12,30, inscenerà una protesta, portando nel centro del capoluogo ligure un corteo "lumaca" di una ventina di Tir; e poi incontrerà, in prefettura, il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, in Liguria anche per inaugurare il riavvio dei lavori del nodo ferroviario di Genova. Intanto, alcune di queste stesse associazioni (Cna, Assiterminal e Trasportounito), insieme ad altre realtà (Comitato zona arancione ponte Morandi e gli agenti di commercio di Usarci Sparci) hanno presentato alla Procura di Genova, venerdì scorso, un'istanza di sequestro preventivo delle quote di Autostrade per l'Italia.

Quest'azione fa seguito a un esposto presentato in maggio, in cui si chiedeva di verificare se i soldi delle tariffe autostradali fossero stati usati in maniera indebita per pagare azioni di Autostrade, come risulterebbe ai legali degli esponenti. Secondo gli avvocati, mentre le norme Ue prevedono che i proventi delle tariffe autostradali siano impiegati nell'infrastruttura, nel caso della Liguria «pare di poter dire che queste risorse» sia-

no state «utilizzate per scopi finanziari ulteriori e diversi rispetto alla manutenzione e implementazione dell'infrastruttura». Se l'ipotesi fosse vera, sostengono, «con la bozza di accordo fra Autostrade e Governo, che prevede la cessione di azioni di Aspi da parte di Atlantia a diversi soggetti pubblici dietro l'esborso di una cifra in danaro», di fatto «lo Stato pagherebbe due volte quelle azioni». Da qui l'istanza di sequestro.

Oggi, però, è di scena la protesta dei Tir del Comitato di cui fanno parte, anche le associazioni industriali di Genova e Savona. Impressionante il computo delle perdite di fatturato denunciate dalle categorie: -75% nel settore florovivaistico; -50% per esercizi di vicinato e mercati rionali; -25% nella grande distribuzione; -65% la presenza di turisti all'Acquario di Genova e in musei e siti di interesse; -50% per hotel e ristoranti; -30% per i bagni marini; -35% nei porti turistici. E poi -15% nel settore agricolo; -30% per gli agriturismi. Infine, per trasporto e logistica, i costi sono aumentati del 50%. «Il porto di Genova – afferma Maurizio Longo, segretario nazionale di Trasportounito – perde oltre il 30% dei suoi traffici e domani pretenderemo risposte dal ministro». Quattro, spiega Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto, le richieste: ottenere un provvedimento urgente di risarcimento dei danni; ottenere una norma che disciplini le attività di ispezione su tutta la rete viaria; definizione di un programma dei lavori, che non penalizzi più l'economia regionale; riconoscimento della mancanza di continuità territoriale per poter avere aiuti di Stato. Intanto il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, paventa «danni reputazionali permanenti» per il territorio. E venerdì si prepara un'ulteriore protesta: lo sciopero indetto da Filt-Cgil e Uiltrasporti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Impatto Covid sul cargo aereo italiano: il report di Fedespedi

Fedespedi, la Federazione nazionale delle imprese di spedizione merci, ha appena pubblicato un report elaborato dal proprio Centro studi e intitolato "[L'impatto del Covid-19](#)". Si tratta di un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia di Covid-19 con focus su trasporto marittimo e cargo aereo.

Nel report viene evidenziata la portata economica della crisi, che ha stravolto completamente lo scenario a livello mondiale. L'ultimo World Economic Outlook del Fondo Monetario Internazionale – FMI rivede al ribasso le previsioni per il 2020 e stima un recupero, dopo la fase più acuta dell'epidemia, più lento a causa anche del perdurare e dell'aggravarsi della situazione in Paesi dal peso economico rilevante, quali Stati Uniti e Brasile. La performance peggiore è quella prevista per l'Unione Europea con un -8,3% di Pil nel 2020. Le conseguenze economiche della pandemia sono ben visibili per l'Europa già nei primi tre mesi dell'anno.

Secondo i dati diffusi da Eurostat sul primo trimestre, il Pil dell'Unione Europea – senza Regno Unito – ha registrato un -2,6% rispetto al primo trimestre del 2019. Gli Stati Uniti, invece, hanno registrato una debole crescita (+0,3%). Per gli Usa, colpiti più tardi dall'epidemia, saranno decisivi i dati sul secondo trimestre. Più positivo il quadro per i Paesi asiatici che dovrebbero riuscire a contenere gli effetti della crisi.

**Per quanto riguarda l'Italia, nell'Outlook del Fmi è stimata una contrazione del -12,8% del Pil, il dato peggiore a livello globale.** Il nostro Paese, tuttavia, è stato tra i primi coinvolti nell'emergenza e a superare la fase di lockdown. L'Istat, infatti, ha registrato per maggio e giugno i primi segnali economici positivi tra cui spiccano un aumento della vendita al dettaglio del +24,3% rispetto ad aprile e una crescita della produzione industriale del +42,1% su aprile 2020 come conseguenza della riapertura delle attività. Rispetto a maggio 2019 la produzione è comunque al -20,3% in uno scenario caratterizzato da debolezza della domanda aggregata che comporta un clima deflazionistico con una diminuzione dei prezzi del -0,2% da giugno 2019 a giugno 2020.

**Gravissime le ripercussioni della pandemia sul commercio internazionale.** Il commercio italiano con i paesi Extra Ue nei primi 5 mesi del 2020 ha subito una forte contrazione: -16,8% per l'export, -19,2% per l'import. Il mese di maggio ha segnato una prima svolta con un deciso aumento delle esportazioni (+37,6%) rispetto al mese di aprile, mentre le importazioni (-2,4%) risentono ancora della debolezza della domanda interna.

**Il settore del cargo aereo è quello più colpito con una stima al -16,8% per il 2020 in termini di CTK (cargo & mail t-Km).** In Italia il trasporto aereo, nei primi 5 mesi del 2020 è calato del -26,7% con punte del -51,8% a Roma FCO e del -41,3% a Bergamo Orio al Serio. A partire dal mese di maggio è cominciata una rilevante inversione di tendenza. Infatti, pur rimanendo ben al di sotto dei valori raggiunti nel maggio 2019 (-40,1%), rispetto al mese di aprile ha registrato una crescita del +31,8%.

La **presidente di Fedespedi, Silvia Moretto**, ha commentato: “Il quadro economico che emerge è preoccupante ma conoscerlo ci consente di essere più preparati davanti alle sfide che ora si pongono. Non sarà un percorso facile: il commercio internazionale è stato penalizzato moltissimo dalla fase delle chiusure e l’Europa uscirà da questa crisi con danni maggiori di altri, penso alla Cina e all’Asia in generale. Ci sono, però, segnali positivi importanti da non trascurare. Innanzitutto, il fatto che l’Italia è uscita dal lockdown prima di molti altri Paesi e la produzione industriale sta riprendendo. L’asimmetria della crisi colpisce l’import-export ma questo tempo può essere utilizzato per pianificare e guadagnare vantaggio rispetto ai competitor. L’Europa, inoltre, si è mostrata coesa nella risposta all’emergenza. I risultati dei negoziati in Consiglio Europeo sono importanti e aprono la strada per un’Europa più forte e competitiva anche dal punto di vista economico. Tornare più forti nello scenario del commercio internazionale è vitale per l’Europa e soprattutto per l’Italia, il cui Pil è trainato dall’import-export. Sostenere la logistica, le spedizioni e il trasporto merci è fondamentale per consentire alle aziende produttrici di internazionalizzare e dare nuovo impulso, dunque, agli scambi economici”.

## Confetra dalla De Micheli per parlare di cargo aereo

“Lunedì prossimo vedremo la Ministra De Micheli su due dossier per noi strategici: la competitività in Europa della Regione Logistica Milanese e il rilancio del cargo aereo. Siamo già al lavoro per scrivere insieme questa decisiva pagina della ‘fase tre’ del Paese”.

Lo rivela Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, in una nota di commento alle ultime battaglie politiche del Governo italiano in Europa. “Sul recovery fund buon risultato del Governo. Ora occorre ripartire dalle conclusioni degli Stati Generali” ha dichiarato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, commentando l’esito del Consiglio Europeo. “L’Europa ha dimostrato di esserci. Dopo il congelamento del Patto di Stabilità e del Regolamento Ue sugli Aiuti di Stato, il Mes e il fondo Sure per gli ammortizzatori sociali. Ora debito comune e bond europei per finanziarlo, al fine di sostenere le economie più in difficoltà. Abbiamo 90 giorni per presentare a Bruxelles un vero grande Piano di riconversione economica e produttiva nazionale, del quale il Settore della logistica e del trasporto merci sarà parte fondamentale”.

Nicolini ha poi aggiunto: “Agli Stati Generali abbiamo già condiviso i ‘titoli’ delle tre priorità con il Governo: semplificazioni e digitalizzazione per una pubblica amministrazione business friendly; infrastrutture smart, green e resilienti; misure di supporto per la crescita delle imprese, attraverso il sostegno agli investimenti, alla formazione life long, alla capitalizzazione, alla ricerca applicata all’innovazione digitale e di processo. Abbiamo 90 giorni per trasformare questo schema in un ‘parco progetti’ e in un bouquet di misure normative specifiche”.

## Fedespedi, l'impatto economico del Covid-19 sul trasporto marittimo

Report dal titolo: **“L’impatto del Covid-19 ”un’analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia di Covid-19” con focus su trasporto marittimo e cargo aereo.** E' lo studio pubblicato oggi dal Centro Studi di fedespedi, che è disponibile sul sito dell'associazione nella sezione Centro Studi

Nel report si evidenzia la portata economica della crisi, che ha stravolto completamente lo scenario a livello mondo. L'ultimo World Economic Outlook del Fondo Monetario Internazionale – FMI rivede al ribasso le previsioni per il 2020 e stima un recupero, dopo la fase più acuta dell'epidemia, più lento a causa anche del perdurare e dell'aggravarsi della situazione in Paesi dal peso economico rilevante, quali Stati Uniti e Brasile. La performance peggiore è quella prevista per l'Unione Europea con un -8,3% di Pil nel 2020. Le conseguenze economiche della pandemia sono ben visibili per l'Europa già nei primi tre mesi dell'anno. Secondo i dati diffusi da Eurostat sul primo trimestre, il Pil dell'Unione Europea – senza Regno Unito – ha registrato un -2,6% rispetto al primo trimestre del 2019. Gli Stati Uniti, invece, hanno registrato una debole crescita (+0,3%). Per gli USA, colpiti più tardi dall'epidemia, saranno decisivi i dati sul secondo trimestre. Più positivo il quadro per i Paesi asiatici che dovrebbero riuscire a contenere gli effetti della crisi.

Per quanto riguarda l'Italia, nell'Outlook del FMI è stimata una **contrazione del -12,8% del Pil**, il dato più basso a livello globale. Il nostro Paese, tuttavia, è stato tra i primi coinvolti nell'emergenza e a superare la fase di lockdown. L'Istat, infatti, ha registrato per maggio e giugno i primi segnali economici positivi tra cui spiccano un aumento della vendita al dettaglio del +24,3% rispetto ad aprile e una crescita della produzione industriale del +42,1% su aprile 2020 come conseguenza della riapertura delle attività. Rispetto a maggio 2019 la produzione è comunque al -20,3% in uno scenario caratterizzato da debolezza della domanda aggregata che comporta un clima deflazionistico con una diminuzione dei prezzi del -0,2% da giugno 2019 a giugno 2020.

**Gravissime le ripercussioni della pandemia sul commercio internazionale.** Il commercio italiano con i paesi Extra Ue nei primi 5 mesi del 2020 ha subito una forte contrazione: -16,8% per l'export, -19,2% per l'import. Il mese di maggio ha segnato una prima svolta con un deciso aumento delle esportazioni (+37,6%) rispetto al mese di aprile, mentre le importazioni (-2,4%) risentono ancora della debolezza della domanda interna.

**Il crollo degli scambi internazionali si riflette, naturalmente, sul traffico container** che ancora a maggio ha registrato una flessione a livello globale del -11,4%. Per quanto riguarda il traffico marittimo, i principali porti italiani hanno registrato una flessione del -8,2% nel periodo gennaio-maggio 2020. Il risultato negativo è imputabile in particolare ai mesi di aprile e maggio, in cui si sono registrati valori intorno al -30%, come nel caso di Genova. L'andamento della crisi è osservabile anche dal trend del costo dei noli che, dopo una decisione di diminuzione fino a maggio, hanno iniziato a risalire concordemente alla ripresa del traffico marittimo.

Il settore del cargo aereo è quello più colpito con una stima al -16,8% per il 2020 in termini di CTK (cargo & mail t-Km). In Italia il trasporto aereo, nei primi 5 mesi del 2020 è calato del -26,7% con punte del -51,8% a Roma FCO e del -41,3% a Bergamo Orio al Serio. A partire dal mese di maggio è cominciata una rilevante inversione di tendenza. Infatti, pur rimanendo ben al di sotto dei valori raggiunti nel maggio 2019 (-40,1%), rispetto al mese di aprile ha registrato una crescita del +31,8%.

**Il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, ha commentato:** “Il quadro economico che emerge è preoccupante ma conoscerlo ci consente di essere più preparati davanti alle sfide che ora si pongono. Non sarà un percorso facile: il commercio internazionale è stato penalizzato moltissimo dalla fase delle chiusure e l’Europa uscirà da questa crisi con danni maggiori di altri, penso alla Cina e all’Asia in generale. Ci sono, però, segnali positivi importanti da non trascurare. Innanzitutto, il fatto che l’Italia è uscita dal lockdown prima di molti altri Paesi e la produzione industriale sta riprendendo. L’asimmetria della crisi colpisce l’import-export ma questo tempo può essere utilizzato per pianificare e guadagnare vantaggio rispetto ai competitor. L’Europa, inoltre, si è mostrata coesa nella risposta all’emergenza. I risultati dei negoziati in Consiglio Europeo sono importanti e aprono la strada per un’Europa più forte e competitiva anche dal punto di vista economico. Tornare più forti nello scenario del commercio internazionale è vitale per l’Europa e soprattutto per l’Italia, il cui Pil è trainato dall’import-export. Sostenere la logistica, le spedizioni e il trasporto merci è fondamentale per consentire alle aziende produttrici di internazionalizzare e dare nuovo impulso, dunque, agli scambi economici.”



# Confetra: ripartire da conclusioni Stati Generali

Buon risultato del Governo sul recovery fund

ROMA – “Sul recovery fund buon risultato del Governo. Ora occorre ripartire dalle conclusioni degli Stati Generali”: è quanto dichiarato dal presidente di Confetra Guido Nicolini, commentando l’esito del Consiglio europeo.

“L’Europa ha dimostrato di esserci. Dopo il congelamento del Patto di Stabilità e del Regolamento Ue sugli Aiuti di Stato, il Mes e il fondo Suire per gli ammortizzatori sociali.

Ora debito comune e bond europei per finanziarlo, al fine di sostenere le economie più in difficoltà. Abbiamo 90 giorni per presentare a Bruxelles un vero grande Piano di riconversione economica e produttiva nazionale, del quale il Settore della logistica e del trasporto merci sarà parte fondamentale.

Agli Stati Generali abbiamo già condiviso i titoli delle tre priorità con il Governo: semplificazioni e digitalizzazione per una pubblica amministrazione business friendly; infrastrutture smart, green e resilienti; misure di supporto per la crescita delle imprese, attraverso il sostegno agli investimenti, alla formazione life long, alla capitalizzazione, alla ricerca applicata all’innovazione digitale e di processo. Abbiamo 90 giorni per trasformare questo schema in un parco progetti ed in un bouquet di misure normative specifiche.

Lunedì prossimo vedremo la ministra De Micheli su due dossier per noi strategici: la competitività in Europa della Regione Logistica Milanese e il rilancio del Cargo Aereo. Siamo già al lavoro per scrivere insieme questa decisiva pagina della fase tre del Paese”.

Trasporti, Logistica

Milano  
22 Luglio 2020

## Impatto Covid sul cargo aereo, studio Fedespedi

La performance peggiore è quella prevista per l'Unione Europea con un -8,3% di Pil nel 2020



**22 Luglio 2020 - Milano** - Fedespedi, la Federazione nazionale delle imprese di spedizione merci, ha appena pubblicato un report elaborato dal proprio Centro studi e intitolato "L'impatto del Covid-19". Si tratta di un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia di Covid-19 con focus su trasporto marittimo e cargo aereo.

Nel report viene evidenziata la portata economica della crisi, che ha stravolto completamente lo scenario a livello mondo. L'ultimo World Economic Outlook del Fondo Monetario Internazionale - FMI rivede al ribasso le previsioni per il 2020 e stima un recupero, dopo la fase più acuta dell'epidemia, più lento a causa anche del perdurare e dell'aggravarsi della situazione in Paesi dal peso economico rilevante, quali Stati Uniti e Brasile. La performance peggiore è quella prevista per l'Unione Europea con un -8,3% di Pil nel 2020. Le conseguenze economiche della pandemia sono ben visibili per l'Europa già nei primi tre mesi dell'anno.

Secondo i dati diffusi da Eurostat sul primo trimestre, il Pil dell'Unione Europea - senza Regno Unito - ha registrato un -2,6% rispetto al primo trimestre del 2019. Gli Stati Uniti, invece, hanno registrato una debole crescita (+0,3%). Per gli Usa, colpiti più tardi dall'epidemia, saranno decisivi i dati sul secondo trimestre. Più positivo il quadro per i Paesi asiatici che dovrebbero riuscire a contenere gli effetti della crisi.

Per quanto riguarda l'Italia, nell'Outlook del Fmi è stimata una contrazione del -12,8% del Pil, il dato peggiore a livello globale. Il nostro Paese, tuttavia, è stato tra i primi coinvolti nell'emergenza e a superare la fase di lockdown. L'Istat, infatti, ha registrato per maggio e giugno i primi segnali economici positivi tra cui spiccano un aumento della vendita al dettaglio del +24,3% rispetto ad aprile e una crescita della produzione industriale del +42,1% su aprile 2020 come conseguenza della riapertura delle attività. Rispetto a maggio 2019 la produzione è comunque al -20,3% in uno scenario caratterizzato da debolezza della domanda aggregata che comporta un clima deflazionistico con una diminuzione dei prezzi del -0,2% da giugno 2019 a giugno 2020.

Gravissime le ripercussioni della pandemia sul commercio internazionale. Il commercio italiano con i paesi Extra Ue nei primi 5 mesi del 2020 ha subito una forte contrazione: -16,8% per l'export,

della debolezza della domanda interna.

Il crollo degli scambi internazionali si riflette, naturalmente, sul traffico container che ancora a maggio ha registrato una flessione a livello globale del -11,4%. Per quanto riguarda il traffico marittimo, i principali porti italiani hanno registrato una flessione del -8,2% nel periodo gennaio-maggio 2020. Il risultato negativo è imputabile in particolare ai mesi di aprile e maggio, in cui si sono registrati valori intorno al -30%, come nel caso di Genova. L'andamento della crisi è osservabile anche dal trend del costo dei noli che, dopo una decisione di diminuzione fino a maggio, hanno iniziato a risalire concordemente alla ripresa del traffico marittimo.

Il settore del cargo aereo è quello più colpito con una stima al -16,8% per il 2020 in termini di CTK (cargo & mail t-Km). In Italia il trasporto aereo, nei primi 5 mesi del 2020 è calato del -26,7% con punte del -51,8% a Roma FCO e del -41,3% a Bergamo Orio al Serio. A partire dal mese di maggio è cominciata una rilevante inversione di tendenza. Infatti, pur rimanendo ben al di sotto dei valori raggiunti nel maggio 2019 (-40,1%), rispetto al mese di aprile ha registrato una crescita del +31,8%.

La presidente di Fedespediti, Silvia Moretto, ha commentato: "Il quadro economico che emerge è preoccupante ma conoscerlo ci consente di essere più preparati davanti alle sfide che ora si pongono. Non sarà un percorso facile: il commercio internazionale è stato penalizzato moltissimo dalla fase delle chiusure e l'Europa uscirà da questa crisi con danni maggiori di altri, penso alla Cina e all'Asia in generale. Ci sono, però, segnali positivi importanti da non trascurare. Innanzitutto, il fatto che l'Italia è uscita dal lockdown prima di molti altri Paesi e la produzione industriale sta riprendendo. L'asimmetria della crisi colpisce l'import-export ma questo tempo può essere utilizzato per pianificare e guadagnare vantaggio rispetto ai competitor.

L'Europa, inoltre, si è mostrata coesa nella risposta all'emergenza. I risultati dei negoziati in Consiglio Europeo sono importanti e aprono la strada per un'Europa più forte e competitiva anche dal punto di vista economico. Tornare più forti nello scenario del commercio internazionale è vitale per l'Europa e soprattutto per l'Italia, il cui Pil è trainato dall'import-export. Sostenere la logistica, le spedizioni e il trasporto merci è fondamentale per consentire alle aziende produttrici di internazionalizzare e dare nuovo impulso, dunque, agli scambi economici". 

© copyright Porto Ravenna News

## **Confetra: buon risultato del governo sul Recovery Fund**

Ora ripartire dalle conclusioni degli Stati Generali

È quanto dichiarato dal Presidente Guido Nicolini, commentando l'esito del Consiglio Europeo.

"L'Europa ha dimostrato di esserci. Dopo il congelamento del Patto di Stabilità e del Regolamento UE sugli Aiuti di Stato, il MES ed il fondo SURE per gli ammortizzatori sociali. Ora debito comune e bond europei per finanziarlo, al fine di sostenere le economie più in difficoltà. Abbiamo 90 giorni per presentare a Bruxelles un vero grande Piano di riconversione economica e produttiva nazionale, del quale il Settore della logistica e del trasporto merci sarà parte fondamentale.

Agli Stati Generali abbiamo già condiviso i "titoli" delle tre priorità con il Governo : Semplificazioni e digitalizzazione per una pubblica amministrazione business friendly, infrastrutture smart, green e resilienti, misure di supporto per la crescita delle imprese, attraverso il sostegno agli investimenti, alla formazione life long, alla capitalizzazione, alla ricerca applicata all'innovazione digitale e di processo.

Abbiamo 90 giorni per trasformare questo schema in un "parco progetti" ed in un bouquet di misure normative specifiche. Lunedì prossimo vedremo la Ministra De Micheli su due dossier per noi strategici: la competitività in Europa della Regione Logistica Milanese ed il rilancio del Cargo Aereo. Siamo già al lavoro per scrivere insieme questa decisiva pagina della "fase tre" del Paese".

## Confetra lunedì a colloquio con la De Micheli per parlare di Regione Logistica Milanese

“Sul recovery fund buon risultato del Governo. Ora occorre ripartire dalle conclusioni degli Stati Generali”. È quanto dichiarato dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, commentando l’esito del Consiglio Europeo. “L’Europa ha dimostrato di esserci. Dopo il congelamento del Patto di Stabilità e del Regolamento Ue sugli Aiuti di Stato, il Mes e il fondo Sure per gli ammortizzatori sociali. Ora debito comune e bond europei per finanziarlo, al fine di sostenere le economie più in difficoltà. Abbiamo 90 giorni per presentare a Bruxelles un vero grande Piano di riconversione economica e produttiva nazionale, del quale il Settore della logistica e del trasporto merci sarà parte fondamentale”.

Nicolini ha poi aggiunto: “Agli Stati Generali abbiamo già condiviso i ‘titoli’ delle tre priorità con il Governo: semplificazioni e digitalizzazione per una pubblica amministrazione business friendly; infrastrutture smart, green e resilienti; misure di supporto per la crescita delle imprese, attraverso il sostegno agli investimenti, alla formazione life long, alla capitalizzazione, alla ricerca applicata all’innovazione digitale e di processo. Abbiamo 90 giorni per trasformare questo schema in un ‘parco progetti’ e in un bouquet di misure normative specifiche”.

Il numero uno della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica ha infine rivelato: “Lunedì prossimo vedremo la Ministra De Micheli su due dossier per noi strategici: la competitività in Europa della Regione Logistica Milanese e il rilancio del cargo aereo. Siamo già al lavoro per scrivere insieme questa decisiva pagina della ‘fase tre’ del Paese”.

## Accordo Dogane-Assoporti per il rilancio delle banchine

Roma - È stato sottoscritto ieri tra il direttore generale dell'Agenzia dogane e monopoli (Adm), Marcello Minenna, e il presidente dell'associazione dei Porti italiani (Assoporti), Daniele Rossi, un accordo per il rilancio della competitività del sistema

**Roma - È stato sottoscritto ieri tra il direttore generale dell'Agenzia dogane e monopoli (Adm), Marcello Minenna, e il presidente dell'associazione dei Porti italiani (Assoporti), Daniele Rossi, un accordo per il rilancio della competitività del sistema portuale e logistico nazionale e lo sviluppo dei traffici nei porti.**

**Lo scopo del progetto è quello di favorire gli operatori e le imprese del settore,** mediante il coordinamento e la costituzione di tavoli tecnici (Taap), il riconoscimento di benefici fiscali e le semplificazioni operative. Tra gli strumenti utili per la concreta realizzazione delle finalità perseguite: la digitalizzazione delle procedure doganali nelle aree portuali con particolare attenzione a quelle relative alle importazioni ed esportazioni, agli adempimenti doganali connessi all'entrata-uscita delle merci, all'imbarco-sbarco, agli adempimenti e condizioni connessi al pagamento e alla riscossione delle tasse portuali e di ancoraggio, attraverso la standardizzazione delle relative modalità operative.

**Una sinergia,** quella tra l'Agenzia e Assoporti, che trova la sua forma pratica nell'istituzione di una cabina di regia composta da un rappresentante per ognuna delle due parti, in collaborazione, in caso di necessità, con i rappresentanti delle singole Autorità di sistema portuale.

**Richiesta storica della Confetra,** nei fatti l'accordo permette di sperimentare semplificazioni e digitalizzazioni dei procedimenti tarati sulle specificità merceologiche di ogni singolo scalo.

# Le imprese: spingere il cargo ferroviario tra Italia e Francia

## TRASPORTO MERCI

Priorità all'acquisto, anche con fondi Ue, di locomotive in funzione tra i due Paesi

**Marco Morino**

MILANO

Gli industriali del Piemonte e della Lombardia, assieme alle imprese della logistica, lanciano una serie di proposte per incentivare lo sviluppo del cargo ferroviario tra Italia e Francia. Una mossa importante a sostegno del trasporto merci su ferro, in lotta da anni per strappare quote di mercato alla strada, la modalità dominante nel trasporto merci. In una nota comune, Confindustria Piemonte, Confindustria Lombardia e Assologistica spiegano che nell'interscambio Italia-Francia l'intermodalità (camion + treno) è relegata a una quota del tutto marginale, in netto contrasto con la situazione degli altri valichi alpini: 6,7% la quota modale ferrovia dei valichi con la Francia (Frejus-Ventimiglia) contro il 69,9% dei valichi con la Svizzera (Gottardo-Sempione) e il 29,7% con l'Austria (Brennero-Tarvisio).

È ormai assodato - spiega la nota - che i limiti dell'attuale infrastruttura ferroviaria pregiudicano qualità e costi del servizio, rendendo poco appetibile il trasporto intermodale, mentre la nuova linea Torino-Lione, grazie alle caratteristiche peculiari dei corridoi Ten-T e a un notevole incremento delle tracce orarie (dalle attuali 60 teoriche a 200 per il solo traffico merci) permetterà treni da 2mila tonnellate, lunghezza 740 metri e sagoma idonea per il trasporto di semirimorchi da 4 metri nonché una gestione ottimizzata delle circolazioni, rendendo competitivo il sistema ferroviario rispetto al tutto strada.

Da questi presupposti muove il gruppo di lavoro voluto dalle Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica per proporre interventi, da qui alla data di attivazione del tunnel, mirati a rafforzare la competitività del trasporto ferroviario intermodale nelle relazioni Italia-Francia e porre già le condi-

zioni per sfruttare al meglio la capacità della nuova linea quando sarà disponibile, nel 2030.

### Le proposte

Le tre associazioni avanzano alcune proposte per spingere il trasporto merci su ferro tra Italia e Francia. Ecco: 1) erogazione di un incentivo a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro con le stesse caratteristiche del ferro bonus; 2) finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per l'acquisto di locomotive interoperabili, tra l'Italia e la Francia, funzionali a ridurre i costi complessivi del trasporto e ridurre/eliminare i disservizi derivanti dai perditempi correlati ai cambi di trazione; 3) finanzia-



**MARCO GAY**  
 Presidente  
 di Confindustria  
 Piemonte

menti di materiale rotabile (carrichi ultra bassi) in linea con la normativa europea sul rumore, per il trasporto di unità di carico, compresi semirimorchi che necessitano di particolari sagome in attesa della realizzazione della nuova linea; 4) finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per la realizzazione dei nuovi terminali intermodali in previsione della nuova linea di valico. Si indicano le esigenze in Italia di Torino Orbassano, Novara, area di Milano (impianti di Milano Smistamento e Segrate); in Francia dell'area di Lione, Parigi.

Dice Marco Gay, presidente di Confindustria Piemonte: «Fin dall'avvio della politica Ten-T, Confindustria Piemonte ha sostenuto l'importanza del trasporto su ferro e l'intermodalità. Ricordo anche le opere di sostegno ai territori, previste per legge e i cui contenuti sono stati definiti da e con i sindaci dei Comuni interessati e evidenziate alla ministra De Micheli, chiedendone, insieme alla Regione Piemonte, l'immediato finanziamento e avvio dei lavori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Canoni demaniali, Assiterminal e Assologistica chiedono più chiarezza

Milano – “Crediamo sia opportuno tornare sull’argomento della riduzione temporanea e parziale per il 2020 dei canoni di concessione demaniale portuale per le imprese portuali e i terminalisti (ex artt. 16, 18 L. 84/94 comprese ovviamente Stazioni Marittime)”.

Parte da qui la nota congiunta dei **presidenti di Assiterminal, Luca Becce**, e, di **Assologistica, Andrea Gentile**. Nel mirino c’è la riscrittura dell’art 199 del **DL Rilancio** che “alla prova dei fatti – spiegano i presidenti – ha confermato che la cifra di 10 milioni di euro, così come scritto, potrebbe intendersi complessiva per tutte le Autorità di Sistema Portuale (AdSP), rendendo così del tutto simbolica una misura essenziale per la portualità, il governo ha voluto manifestare la chiara volontà politica di addivenire alle nostre richieste, accettando un ordine del giorno della Camera dei deputati, impegnativo in questo senso”.

**Assiterminal** e **Assologistica** hanno quindi scritto al **presidente di Assoport, Daniele Rossi**, allegando il parere legale già inviato al **MIT** e al governo nei giorni della conversione del DL, affinché “la associazione rappresentativa delle ADSP ottenesse una indicazione chiara e inequivoca sulle modalità da seguire per deliberare in ogni Autorità un utilizzo delle riserve coerente alla volontà prima citata di procedere alla riduzione temporanea e parziale dei canoni concessori, da attuarsi con criteri omogenei su tutto il territorio nazionale”. “Ad oggi non si sa se si sia proceduto in tale senso!”, puntualizzano. La mancata **modifica dell’art 199**, nonostante l’ordine del giorno accettato dal governo, fa permanere un elemento di “potenziale ambiguità” e “incertezza” – denunciano **Assiterminal** e **Assologistica** – che potrebbe rendere complesso dare coerenza alla volontà politica espressa da Parlamento e governo”. Esiste però una soluzione per ovviare al problema, secondo le due associazioni: “Non dimentichiamoci poi che sono in discussione due provvedimenti, uno già in campo, il **DL semplificazione**, che deve essere convertito in Legge dal **Parlamento** e un altro in elaborazione, che dovrà portare in approvazione il nuovo scostamento di bilancio per 25 miliardi di euro, reso necessario dai provvedimenti del governo”. Da qui l’appello al governo: “Sarebbe sufficiente chiarire nel **DL Semplificazioni** la fruibilità per ciascuna **ADSP** di risorse sino a 10 milioni di euro ovvero attualizzare l’impostazione “**Gariglio**” o, in estrema ratio, inserire nel prossimo provvedimento le poche decine di mln (80) per dotare il fondo cui attingere da parte delle **ADSP** così da integrare le proprie riserve e procedere alla deliberazione di riduzione temporanea e parziale dei canoni che, a parole sino qui, tutti dichiarano di condividere”. Ma poi nei fatti..”Il **timer è a fine corsa**, è il momento di agire, sono le imprese a dare lavoro e anche gli imprenditori sono elettori”, ricordano i due presidenti.

IL VOLUME DELLE MERCI RIPRENDE DOPO IL TONFO DI APRILE E MAGGIO

# Porto Genova meno 30%

*Il recupero del traffico delle esportazioni (+37%) non è supportato dal trend delle importazioni (-2,4%), che restano deboli. Il report di Fedespedi*

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**N**onostante il mondo della logistica e dei trasporti non si sia mai fermato durante il lockdown, dovendo muovere prodotti alimentari e beni di prima necessità, il Covid-19 ha avuto, però, un impatto particolarmente severo sul settore. Il centro studi di [Fedespedi](#),

la Federazione nazionale delle imprese di spedizione merci, ha appena pubblicato un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci generati dalla pandemia. «Per quanto riguarda l'Italia, l'outlook del Fondo monetario internazionale stima una contrazione del -12,8% del pil, il dato peggiore a livello globale. Il nostro Paese, tuttavia, è stato tra i primi coinvolti nell'emergenza e a superare la fase di lockdown. L'Istat, infatti, ha registrato per maggio

e giugno i primi segnali economici positivi tra cui spiccano un aumento della vendita al dettaglio del +24,3% rispetto ad aprile e una crescita della produzione industriale del +42,1% su aprile 2020 come conseguenza della riapertura delle attività». Rispetto a maggio 2019 la produzione è comunque calata del 20,3% in uno scenario caratterizzato da

debolezza della domanda aggregata che comporta un clima deflazionistico con una diminuzione dei prezzi dello 0,2% da giugno 2019 a giugno 2020. Gravissime sono state le ripercussioni della pandemia sul commercio internazionale.

«Il commercio italiano con i paesi extra Ue nei primi 5 mesi del 2020 ha subito una forte contrazione: -16,8% per l'export, -19,2% per l'import. Il mese di maggio ha segnato una prima svolta con un deci-

so aumento delle esportazioni (+37,6%) rispetto al mese di aprile, mentre le importazioni (-2,4%) risentono ancora della debolezza della domanda interna» scrive il Centro studi [Fedespedi](#).

Il crollo degli scambi internazionali si riflette, naturalmente, sul traffico container che ancora a maggio ha registrato una flessione a livello globale del -11,4%. «Per quanto riguarda il traffico marittimo - si legge nell'analisi - i principali porti italiani hanno registrato una flessione dell'8,2% nel periodo gennaio-maggio 2020. Il risultato negativo è imputabile in particolare ai mesi di aprile e maggio, in cui si sono registrati valori intorno al -30%, come nel caso di Genova. L'andamento della crisi è osservabile anche dal trend del costo dei noli che, dopo una decisione diminuzione

fino a maggio, hanno iniziato a risalire concordemente alla ripresa del traffico marittimo». Il settore del cargo aereo è però quello più colpito con una stima al -16,8% per il 2020 in termini di Ctk (cargo tonnellate chilometro). «In Italia il trasporto aereo, nei primi 5 mesi del 2020 è calato del -26,7% con punte del -51,8% a Roma Fiumicino e del -41,3% a Bergamo Orio al Serio. A partire dal mese di maggio è cominciata una rilevante inversione di tendenza. Infatti, pur rimanendo ben al di sotto dei valori raggiunti nel maggio 2019 (-40,1%), rispetto al mese di aprile ha registrato una crescita del +31,8%» evidenzia la ricerca.

Per la presidente di Fedespedi, Silvia Moretto: «Il quadro economico che emerge è preoccupante ma conoscerlo ci consente di essere più preparati. Non sarà un percorso facile: il commercio internazionale è stato penalizzato moltissimo dalla fase delle chiusure e l'Europa uscirà da questa crisi con danni maggiori di altri, penso alla Cina e all'Asia in generale».

Ci sono però segnali positivi da non trascurare: «Innanzitutto il fatto che l'Italia è uscita dal lockdown prima di molti altri Paesi e la produzione industriale sta riprendendo. L'asimmetria della crisi colpisce l'import-export ma questo tempo può essere utilizzato per pianificare e guadagnare vantaggio rispetto ai competitor. L'Europa, inoltre, si è mostrata coesa nella risposta all'emergenza. I risultati dei negoziati in Consiglio Europeo sono

importanti e aprono la strada per un'Europa più forte e competitiva anche dal punto di vista economico. Tornare più forti nello scenario del commercio internazionale è vitale per l'Europa e soprattutto per l'Italia, il cui Pil è trainato dall'import-export. Sostenere la logistica, le spedizioni e il trasporto merci è fondamentale per consentire alle aziende produttrici di internazionalizzare e dare nuovo impulso, dunque, agli scambi economici». (riproduzione riservata)

*Silvia Moretto**Nave porta container*

# La logistica e le sfide dell' "Olimpo" del Mediterraneo

*Contributo a cura di Alessandro Panaro \**

*\* capo servizio Maritime & Energy di Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno)*

Dopo aver condotto numerosi studi rivolti ad analizzare tutti i fenomeni complessi che vedono coinvolti i trasporti marittimi, un contributo di suggestione che possiamo dare come SRM all'Agorà di Confetra è quello di disegnare il momento che stiamo vivendo come un grande Olimpo in cui il nostro sistema logistico deve entrare, se vuole continuare ad essere competitivo.

Il Mediterraneo, infatti, ormai da un decennio vive la presenza di tanti fenomeni che potremmo assimilare ad una serie di Dei greci benigni e maligni (dipende da come li si vuol vedere) perché possono rappresentare allo stesso momento minacce o opportunità.

Di sicuro **Zeus** è rappresentato dal Coronavirus che ha sconvolto, con i suoi fulmini, uno scenario che andava già verso tante sfide economiche; la pandemia ha portato ad una presa di coscienza: la logistica è essenziale e il modello delle *supply chain* mondiali va cambiato. Poche proposte sono però pervenute nel dire "come" può essere cambiato un modello fondato sul 63% dei container gestiti da porti cinesi (il dato si commenta da solo).

**Poseidone**, il dio del mare è quello che sta cambiando le rotte; ormai il monitoraggio e l'analisi della direttrice navale del Capo di Buona Speranza è un imperativo necessario; la diminuzione del prezzo del petrolio ha causato, nei primi 5 mesi del 2020, un calo dei passaggi di Suez pari a -15% per quanto riguarda le portacontainer, che hanno preferito risparmiare il pedaggio del canale egiziano a costo di allungare tempi di percorrenza e sostenere maggiori costi di equipaggio. Altra rotta da seguire rimane di sicuro l'artico che, con i cambiamenti climatici sta risvegliando interessi di alcune compagnie; il traffico su questa rotta è aumentato del 134% dal 2013.

*Belt & Road* è sicuramente **Nike**, dea della vittoria; il Dragone ha annunciato in una survey che il coronavirus ha "gravemente contagiato" il 20% dei circa 3000 progetti infrastrutturali ma il governo

ha annunciato che l'iniziativa proseguirà e sarà vittorioso il territorio che saprà conciliare investimenti cinesi con sviluppo e occupazione, logistica e industriale.

Le navi, sono i **Titani**; il gigantismo navale è ormai un fenomeno strutturale che non accenna a diminuire; gli ultimi dati di Alphaliner confermano la messa a mare a luglio di ulteriori 2 portacontainer di 24.000 Teus. Investimenti in attrezzature e infrastrutture logistiche e portuali sembrano ormai necessari se si vuole entrare in uno scenario di competizione.

Le free zones: **Afrodite**, la dea della bellezza. Possono diventare il grimaldello per l'attrazione degli investimenti in Italia. Il nostro Paese ha un sistema portuale logistico forte (con componenti da migliorare ma di grande qualità e professionalità) e l'ispessimento del sistema industriale va promosso; far decollare strumenti che favoriscano la venuta di grandi investitori è una strategia da perseguire. Abbiamo creato ZES e ZLS, le facciamo funzionare ? Ormai tutti i porti del Mediterraneo (Tanger Med, Port Said, Istanbul) hanno grandi zone economiche nel proprio entroterra, segno di una volontà forte di incentivare investimenti industriali e incrementare la competitività dei propri asset logistici.

Ultima ma non meno importante è **Persefone**, dea degli inferi, responsabile delle *Blank Sailing* (navi cancellate per mancanza di carico); gli ultimi dati evidenziano che a livello mondiale alla fine del 2020 dovremmo avere 7 milioni di Teus persi per colpa del Covid-19; è come se avessero cancellato il 60-70% della portualità italiana nel settore dei container. Il problema va posto e vanno trovati rimedi per progettare un futuro attivando driver di sviluppo specifici...quali ?

Nella descrizione dell'Olimpo non si può mai essere esaustivi; per SRM avremo molto bisogno di **Tiche** (dea della Fortuna) ma pare funzioni un modello portuale ispirato a Intermodalità, Sostenibilità, Resilienza (termine molto usato in questi giorni), Innovazione e Digitalizzazione. Sono cose che non possono nascere da un giorno all'altro ma iniziamo ad impostare una strategia.

# Confetra entra nel Centro ONU per gli scambi commerciali come esperta di trasporti e logistica

Roma- **Confetra** entra in **UN/CEFACT**: il **Centro delle Nazioni Unite** per la facilitazione degli scambi commerciali e il business elettronico. La confederazione italiana è stata selezionata come esperta in materia di trasporti e logistica. Ad annunciare la notizia, con un tweet, è la stessa **Confetra** esprimendo “grande soddisfazione” per l’incarico.

## Chi è UN/CEFACT?

E’ stata fondata come un organismo intergovernativo della Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa ( [UNECE](#) ) nel 1996. Tra le sue linee guida c’è quella di aiutare le imprese, il commercio e le organizzazioni amministrative – sviluppate, in via di sviluppo e in transizione economica – di scambiare in modo efficace prodotti e servizi. Per questo motivo, **UN/CEFACT** si è impegnata nel semplificare le transazioni nazionali e internazionali armonizzando processi, procedure e flussi informativi relativi a tali operazioni, rendendo questi più efficiente e snella, con l’obiettivo finale di contribuire alla crescita del commercio globale.

# Confetra entra nel Centro ONU per gli scambi commerciali come esperta di trasporti e logistica

Il centro dell'Onu per la facilitazione degli scambi commerciali avvia una consultazione pubblica aperta fino al 23 settembre

Confetra entra in UN/CEFACT, il centro delle Nazioni Unite per la facilitazione degli scambi commerciali e il business elettronico, in qualità di esperta in materia di trasporti e logistica. Lo rende noto Confetra [attraverso un tweet](#).

L'iniziativa dell'ONU rientra in una revisione pubblica dei progetti di trasporto e spedizioni internazionali [avviata il 23 luglio e che durerà fino al 23 settembre](#). Un'ampia consultazione che coinvolgerà i 193 Stati membri dell'organismo sovranazionale.

Confetra, che già è membro del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, il Cnel, segna quindi un altro traguardo nella rappresentatività del comparto della logistica e dei trasporti italiana, per una confederazione che racchiude una galassia di imprese e associazioni del settore.

# «Export, per ogni operazione servono 68 istanze a 18 amministrazioni»

## LOGISTICA

Le imprese: è urgente semplificare il processo di controllo della merce

La cargo city di Malpensa è cardine per il rilancio della logistica milanese

**Marco Morino**  
MILANO

La competitività in Europa della Regione logistica milanese (Rlm) e il rilancio del cargo aereo sono stati al centro del confronto, ieri, tra Confetra (Confederazione dei trasporti e della logistica) e la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli. Il presidente della Confederazione, Guido Nicolini e la presidente della territoriale di Milano Alsea, Betty Schiavoni, hanno illustrato alla ministra il Rapporto sulla competitività in Europa della Rlm recentemente pubblicato (si veda Il Sole 24 Ore del 10 luglio). Da esso emerge che uno dei principali ritardi tra questa e le altre capitali europee della logistica (Baviera, Catalogna, West Nederland, Ile de France) è riscontrabile nel fattore tempo dei controlli. «Nonostante i significativi passi avanti fatti dall'Agenzia delle Dogane - dice Nicolini - vi sono ancora dinamiche di sistema che andrebbero strutturalmente riviste. Anche perché l'intero processo dei controlli sulla merce coinvolge più amministrazioni e più uffici, spesso non coordinati tra loro».

Per effettuare un'operazione di import/export, denuncia Alsea, gli operatori debbono presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni, trasmettendo a ognuna informazioni e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze e i nulla osta ne-

cessari. In assenza di un efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, costi e tempi della frammentazione ricadono sulle imprese. Incalza Betty Schiavoni: «Occorre puntare di più sulla compliance delle imprese, premiando quelle virtuose ed affidabili che, sia in import che in export, garantiscono elevati livelli di sicurezza. E occorrerebbe superare il riscontro delle merci della Guardia di Finanza, trattandosi di una duplicazione dei controlli eseguiti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Solo questa operazione in alcuni casi consentirebbe di risparmiare diverse ore nel processo di sdoganamento».

Problemi che gli operatori avevano già segnalato durante la pandemia allorquando, ad esempio, il personale

dito alla ministra la necessità di dare attuazione allo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (Sudoco), istituito per legge dal 2016, che pone proprio il coordinamento di tutti i procedimenti di verifica di tutte le amministrazioni coinvolte in capo a Dogane. Il fattore tempo, per l'e-commerce ma per qualsiasi dinamica oggi legata agli scambi del commercio internazionale, è quello più decisivo. E noi dobbiamo avere, come tutti i colleghi spedizionieri di tutta Europa, un solo referente di front office. Su questo specifico aspetto il Paese deve dare certezze se vuole essere attrattivo».

Ma nell'incontro, partendo dagli spunti del Rapporto, si è anche parlato di infrastrutture, dei flussi merce tra i porti liguri e la Rlm, delle strategie per valorizzare i terminal intermodali della Lombardia e dell'intero Nord Ovest, di Malpensa e del cargo aereo. Anama, l'associazione degli agenti merci aeree aderente a Fedespediti e Confetra, ha invitato la ministra De Micheli a visitare la cargo city di Malpensa: «Nelle scorse settimane - dice Anama - abbiamo più volte chiesto ai ministri Patuanelli e De Micheli, anche in audizioni parlamentari, di sostenere la presenza e lo sviluppo del cargo merci nel piano industriale della nuova Alitalia. Fortunatamente pare si stia andando nella giusta direzione. Il famoso Made in Italy che inviamo nel mondo, soprattutto l'alta gamma dal fashion ai gioielli e fino alle auto di lusso o alle opere d'arte, viaggia in aereo. Avere una politica per il settore e una compagnia aerea nazionale a sostegno è fondamentale anzitutto per il nostro export. Inoltre a seguito della Brexit vi saranno, prevedibilmente, grandi realtà dell'e-commerce e della distribuzione che lasceranno il Regno Unito per cercare nuovi hub in Europa. Potremmo candidare Malpensa e l'intera Regione logistica milanese, se avremo la capacità di ragionare però come sistema Paese».



**PAOLA DE MICHELI**  
Ministro dei  
Trasporti e delle  
Infrastrutture



**GUIDO NICOLINI**  
Presidente della  
Confederazione  
generale del  
trasporto e della  
logistica  
(Confetra)

degli Uffici di Sanità marittima e frontaliere (Usmaf, ministero della Salute) erano stati comandati alle verifiche anti Covid su passeggeri ed equipaggi, sgaurando i presidi sul transito merci. Prosegue Nicolini: «Stiamo lavorando molto e bene con il direttore Marcello Minenna, ma pesa l'assenza di un coordinamento unitario vero e vincolante su tutto il processo di controllo e tra tutti gli uffici afferenti a diversi ministeri. Abbiamo quindi riba-



Il caos ligure. Le code in Liguria hanno fortemente penalizzato il sistema logistico

# Sudoco, intesa Gdf – Dogane e tavolo su porti e logistica: gli impegni della De Micheli con Confetra

La ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, ha avuto ieri un incontro (in video conferenza) con i vertici di Confetra, Alsea e Anama per parlare di cargo aereo e di [Regione Logistica Milanese](#).

Secondo quanto reso noto a SHIPPING ITALY da Confetra la ministra avrebbe preso alcuni impegni precisi con i suoi interlocutori, nello specifico Guido Nicolini e Ivano Russo (Confetra), Alessandro Albertini (Anama), Andrea Cappa e Betty Schiavoni (Alsea), su alcuni temi specifici.

Più nel dettaglio ha dato dei riscontri positivi sul Sudoco (lo sportello unico dei controlli alle merci) dicendo che sono stati riavviati i lavori per la sua definitiva realizzazione (manca un decreto attuativo), così come Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza starebbero lavorando affinché si realizzi un protocollo d'intesa per evitare doppi controlli alle merci in luoghi e momenti differenti. Queste non a caso erano alcune delle principali criticità emerse a proposito della competitività della Regione Logistica Milanese nello studio [appena reso pubblico dall'Università Liuc](#).

La De Micheli ha inoltre preannunciato ai suoi interlocutori un tavolo di lavoro su porti e logistica che prenderà avvio da settembre e che affronterà i temi più urgenti e attuali per il mondo dei trasporti in Italia.

*Il centro dell'Onu per la facilitazione degli scambi commerciali avvia una consultazione pubblica aperta fino al 23 settembre.*

Confetra entra in UN/CEFACT, il centro delle Nazioni Unite per la facilitazione degli scambi commerciali e il business elettronico, in qualità di esperta in materia di trasporti e logistica. Lo rende noto Confetra [attraverso un tweet](#).

L'iniziativa dell'ONU rientra in una revisione pubblica dei progetti di trasporto e spedizioni internazionali [avviata il 23 luglio e che durerà fino al 23 settembre](#). Un'ampia consultazione che coinvolgerà i 193 Stati membri dell'organismo sovranazionale.

## "Trasporti, sul Recovery Fund il governo senta le associazioni"

Genova - Secondo il quadro dei traffici tracciato qualche giorno fa dal centro studi di Fedespedit, nel trasporto marittimo dei container, ad esempio, da gennaio a maggio, i principali porti italiani hanno subito una flessione dell'8,2%. I mesi peggiori sono stati aprile e maggio, con cali fino al 30%

**Genova - Secondo il quadro dei traffici** tracciato qualche giorno fa dal centro studi di Fedespedit, nel trasporto marittimo dei container, ad esempio, da gennaio a maggio, i principali porti italiani hanno subito una flessione dell'8,2%. I mesi peggiori sono stati aprile e maggio, con cali fino al 30%, valore rilevato nel porto di Genova che a giugno, nel semestre, ha segnato una perdita nel settore container del 13,8% e del 17,7% complessivamente.

**Ecco perché adesso le associazioni chiedono di poter partecipare al tavolo** che progetterà lo smistamento del Recovery Fund e il ministero dei trasporti sarà capofila del piano, con la maggior dote di risorse da investire (circa il 30%): «A oggi nessuno dispone di un "parco progetti", o di un pacchetto di misure innovative per sostenere l'evoluzione industriale delle imprese del nostro settore, che possa impegnare svariati miliardi del Recovery Plan. La ministra Paola De Micheli chiami a raccolta le migliori competenze, e si ragioni su cosa sarà la logistica di qui a 30 anni» spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra.

PRIMO SEMESTRE, I PORTI DI GENOVA E SAVONA PERDONO IL 17%. RUSSO (CONFETRA) «IL GOVERNO ASCOLTI LE MIGLIORI COMPETENZE PRIMA DI SPENDERE I SOLDI DEL RECOVERY FUND»

## Trasporti, il conto del virus: traffico merci giù del 25%

Simone Gallotti / GENOVA

Una voragine che ha inghiottito i trasporti di terra, mare e aria. La logistica nella prima metà dell'anno ha pagato un prezzo altissimo per l'emergenza sanitaria e la crisi che ne è seguita. Il conto finale è salato e i numeri elaborati dall'Osservatorio congiunturale dei Trasporti dell'Ufficio studi di Confindustria sono impietosi: precipita il traffico passeggeri e, anche per le merci, sebbene le perdite siano più contenute, i cali di fatturato saranno difficilmente recuperabili. La voragine è talmente ampia che il rimbalzo non basterà e anche la strada dell'export è accidentata. In sei mesi l'Italia ha perso tre anni e solo nel 2022 le esportazioni torneranno ai livelli dell'anno scorso, come certifica il rapporto sul commercio estero dell'agenzia Ice.

### MERCI E PASSEGGERI, IL CROLLO

Lo studio di Confindustria evi-

denza che il traffico passeggeri è crollato al -53% e quello delle merci a quasi il -25%. Gomma, ferro, mare e aereo presentano riduzioni tendenziali del traffico passeggeri nella prima metà dell'anno che vanno dal 45-50% al 70%. Significa che ad aprile le riduzioni sono state di quasi il 100% sia rispetto ad aprile 2019 sia rispetto a marzo 2020. Le perdite di reddito e di fatturato del recente passato non sono del tutto recuperabili e peseranno sui bilanci delle aziende. «Per la prima volta in quattro anni le rilevazioni semestrali indicano un giudizio sul futuro peggiore di quello sul recente passato» spiega Confindustria. Il quadro tracciato qualche giorno fa dal centro studi di Fedespedi, è ancora più grave: nel trasporto marittimo dei container, ad esempio, da gennaio a maggio, i principali porti italiani hanno subito una flessione dell'8,2%. I mesi peggiori so-

no stati aprile e maggio, con cali fino al 30%, valore rilevato nel porto di Genova che a giugno, nel semestre, ha segnato un perdita nel settore container del 13,8% e del 17,7% complessivamente. Ecco perché adesso le associazioni chiedono di poter partecipare al tavolo che progetterà lo smistamento del recovery fund e il Mit sarà il Ministero capofila del piano, con la maggior dote di risorse da investire (circa il 30%). «Ad oggi nessuno dispone di un "parco progetti", o di un pacchetto di misure innovative per sostenere l'evoluzione industriale delle imprese del nostro settore, che possa impegnare svariati miliardi del Recovery Plan. La ministra chiama a raccolta le migliori competenze, e si ragiona su cosa sarà la logistica di qui a 30 anni» spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra.

### EXPORT IN AFFANNO

Nel 2019 l'export italiano ha

registrato una crescita del 2,3% e la bilancia commerciale un saldo positivo di 53 miliardi di euro. Nel 2020 le esportazioni italiane subiranno una brusca frenata e chiuderanno l'anno in flessione del 12%, per poi crescere del 7,4% nel 2021 e del 5,2% nel 2022. «Nel 2019 le esportazioni italiane godevano di un ottimo stato di salute» spiega Carlo Ferro, presidente dell'Agenzia Ice. Ad aprile Ice stimava, su dati Prometeia, una flessione dell'export italiano di beni del 12% quest'anno, per poi crescere del 7,4% nel 2021 e del 5,2% nel 2022, anno su anno. In questo quadro, l'export del nostro Paese tornerà ai livelli del 2019 solo nel 2022. —



Una portacontainer in quarantena al largo di Hong Kong

## **Paita presidente della Commissione Trasporti, Serracchiani alla Commissione Lavoro**

Roma – In una giornata convulsa, con tensioni interne alla maggioranza, **Raffaella Paita** di Italia viva è stata eletta presidente della Commissione Trasporti della Camera. La deputata ligure conosce bene l'economia del mare.

**Debora Serracchiani** è stata invece eletta presidente della Commissione Lavoro della Camera con 22 voti.

# Covid-19 da emergenza ad opportunità per ridefinire il ruolo logistico dell'Italia nello scacchiere internazionale

Marciani (Freight Leaders Council): “Ora o mai più”

Non possiamo consentire che l'emergenza COVID-19, con il lascito di perdite umane e distruzione economico-sociale, passi invano, scivoli via senza che la logistica - l'industria delle industrie – possa metabolizzarla per creare un nuovo scenario mondiale. Uno scenario in cui l'Italia giochi finalmente una partita con le stesse carte e soprattutto con le stesse regole dei suoi competitor. Usciamo allo scoperto e diciamo una volta per tutte che non si tratta più di fare solo e semplicemente delle misure di politica industriale, ma che stiamo ridisegnando lo scacchiere internazionale dei rapporti di forma fra Paesi. Stiamo facendo geopolitica.

Sono questi i temi che dobbiamo sviluppare nei prossimi mesi anche in vista di Agora2020 organizzata da Confetra per il 23 settembre prossimo. Vediamoli da vicino.

**Logistica in primo piano.** C'è assoluta necessità di rafforzare il sistema della logistica italiana con una governance dedicata, portata avanti da istituzioni competenti e consapevoli dell'importanza di questo settore. Siamo sempre tutti d'accordo nel sostenere l'importanza di innovazione e formazione che devono portare a investimenti coraggiosi in tutto il sistema della logistica, ma poi quando ci troviamo ad analizzare i provvedimenti che il Governo introduce dobbiamo prendere atto che ancora oggi, dopo tutto quello che abbiamo visto e passato, la logistica non è identificata o semplicemente percepita come la condizione primaria della ripresa e della ripartenza del nostro Paese.

**Mai più occasioni perse.** Il recente decreto Semplificazioni ha disatteso l'aspettativa degli operatori. Sarebbero bastati pochi passi per rendere le procedure quotidiane del lavoro nei porti e negli interporti paragonabili a quelle dei Paesi “rigorosi” in modo da consentire quella “fair competition” da tutti attesa come accogliere le convenzioni ONU relative al documento di trasporto elettronico eCRM tanto per fare un esempio. Una enorme occasione mancata per far fare un salto in avanti al nostro sistema e avviarci verso quel futuro che ormai è diventato il nostro presente. Il premier Conte ha più volte affermato pubblicamente che lo Stato deve “affrancarsi da tutte quelle briglie, da quei lacci e incrostazioni che hanno sempre rallentato la crescita e il pieno sviluppo della nostra economia, con inevitabili ripercussioni sui livelli occupazionali” e “che da questa emergenza esca dunque un'Italia migliore, più semplice, più digitale, più innovativa e più inclusiva”.

**Risposte immediate.** Quello che gli operatori del settore stanno chiedendo a gran voce è di fatto riaffermato dal premier in molte interviste dove comunica che “la semplificazione amministrativa, la deburocratizzazione e la digitalizzazione del Paese sono le priorità del Governo”. Non dobbiamo mai dimenticare che la variabile tempo in questa sostanziale lotta alla sopravvivenza che stiamo affrontando in campo economico ed industriale, non gioca mai un ruolo neutro, anzi. Occorrono quindi risposte immediate non solo per superare questa fase emergenziale, ma per affrontare in modo sistemico questo e altri successivi periodi di crisi. Il sistema logistico nazionale deve dimostrare di aver sviluppato piani appropriati ed efficaci, in grado di metterlo in condizione di gestire una sempre più prevedibile vulnerabilità delle diverse filiere di produzione ed approvvigionamento.

**Semplificazioni, sburocratizzazioni, digitalizzazione e formazione.** Un primo spiraglio di luce, un passaggio obbligato dalle dichiarazioni di intenti alla strategia per il settore, lo abbiamo intravisto nell’Allegato al Documento di Economia e Finanza 2020 #italiaveloce L’Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture, dove – per la prima volta nella storia di questo documento – troviamo nel titolo citata la logistica come componente essenziale e strategica per il Paese. Il documento si apre con una citazione che merita non solo il virgolettato ma anche il neretto: **“l’emergenza COVID-19 ha evidenziato il ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica come driver insostituibile per il sostentamento in questa fase congiunturale e per lo sviluppo dell’economia del nostro Paese”**. Da questa affermazione debbono discendere una serie di conseguenze di tipo operativo: semplificazioni, sburocratizzazioni, digitalizzazione e formazione. Le competenze – sia nell’operatore privato sia nel regolatore pubblico – sono dei requisiti non più differibili che richiedono, per la mutevolezza e per la incertezza di questi tempi, un continuo processo di crescita, studio, monitoraggio ed analisi dei fenomeni. Sempre nel documento Allegato al DEF2020 si esplicita la necessità di avviare una programmazione di interventi rilevanti per il settore dei trasporti e della logistica fra cui modifiche strutturali al settore della logistica e trasporto delle merci, al fine di renderlo più resiliente e competitivo soprattutto al livello internazionale e promuovere una nuova stagione di informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica dei sistemi e delle procedure/processi dei trasporti e della logistica. Questa vision traccia un quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), il cui iter tecnico per la redazione è stato avviato e che tutti gli operatori del settore si augurano venga presto completato, approvato e adottato.

**Il Think Tank della Logistica.** In questo scenario il **Freight Leaders Council** si è messo a disposizione degli stakeholder del settore costituendo il Think Tank della Logistica (TTL), un tavolo di lavoro che ha raccolto le adesioni di oltre 70 opinion leaders del settore. Il TTL si riunisce periodicamente per confrontarsi su idee e progetti e proporre, sempre con la metodologia del Chatham House, soluzioni che possano essere “ragionevolmente” condivise dalla maggioranza se non dalla totalità degli attori chiave del settore per dare finalmente una svolta di sistema alla logistica. Il TTL ha già proposto 50 misure per la semplificazione della logistica, un position paper sulla logistica urbana e sull’impatto dell’e-commerce, sta lavorando su un analogo documento in relazione all’economia del mare e si propone di affrontare il tema della digitalizzazione nel settore entro la fine dell’anno. Tutta la documentazione prodotta viene poi resa disponibile non solo per gli aderenti al TTL, ma anche per i decision maker politici e per i funzionari dei Ministeri interessati ad approfondire i dossier. È quindi adesso il momento per passare dalle strategie alle misure, dalle dichiarazioni alle azioni, dalla teoria alla pratica, dal pensiero alla azione. Partiamo dalla sinergia fra il lavoro prodotto dal TTL e quanto indicato nell’Allegato al DEF2020 e facciamo in modo che l’Italia possa giocare finalmente il ruolo che merita nello scacchiere internazionale della geopolitica, anche grazie al contributo che tutti gli operatori della logistica, una volta liberate le loro potenzialità, potranno apportare al sistema Paese.

**ROMA - “Connessi o disconnessi? - Il commercio globale, la logistica, l’industria, il lavoro: L’Italia e le sfide del mondo post Covid”.** Questo il titolo di **Agorà Confetra**, l’**Assemblea pubblica annuale della Confederazione della logistica e dei Trasporti**, che si riunisce quest’anno il 23 settembre attraverso un digital event nel rispetto delle misure anti assembramenti ancora in vigore.

Un appuntamento diverso dal solito, ma che si annuncia non per questo meno interessante nei contenuti, negli spunti, nelle analisi e nelle proposte che l’intero Sistema associativo Confederale sottoporrà all’attenzione degli interlocutori istituzionali.

Interverranno i ministri Vincenzo Amendola e Giuseppe Provenzano, il vice presidente di Confindustria Vito Grassi ed il segretario generale della CGIL Maurizio Landini. Mentre Nando Pagnoncelli, presidente di IPSOS, spiegherà come è cambiata – nell’opinione pubblica e nei decisori istituzionali – la percezione della logistica e del trasporto merci attraverso il lockdown. Concluderà i lavori la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, on.Paola De Micheli.

## **Programma**

### **Introduce**

**Guido Nicolini**, presidente Confetra

### **Interviene**

**Nando Pagnoncelli**, presidente IPSOS "Gli indispensabili: la reputazione del settore logistico In epoca di Covid"

**Marco Morino**, il sole 24 Ore

### **Intervista**

**Enzo Amendola**, ministro Affari Europei

**Vito Grassi**, vice presidente Confindustria

**Maurizio Landini**, segretario generale CGIL

**Giuseppe Provenzano**, ministro Mezzogiorno

### **Conclude**

**Paola De Micheli** ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti

## L'assemblea pubblica annuale di Confetra sarà digitale

L'assemblea pubblica annuale di Confetra che si terrà il prossimo 23 settembre avrà per tema “Connessi o disconnessi? Il commercio globale, la logistica, l’industria, il lavoro: L’Italia e le sfide del mondo post Covid”.

Quest’anno, nel rispetto delle misure anti assembramenti ancora in vigore, terremo un digital event. Sarà quindi un appuntamento diverso dal solito, ma non per questo meno interessante nei contenuti, negli spunti, nelle analisi e nelle proposte che l’intero sistema associativo Confederale saprà sottoporre all’attenzione degli interlocutori istituzionali.

Tra gli ospiti dell'evento i ministri Vincenzo Amendola e Giuseppe Provenzano, il vice presidente di Confindustria Vito Grassi e il segretario generale della CGIL Maurizio Landini. Mentre Nando Pagnoncelli, presidente di IPSOS, racconterà come è cambiata – nell’opinione pubblica e nei decisori istituzionali – la percezione della logistica e del trasporto merci attraverso il lockdown. Concluderà i lavori la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

## Confetra sigla un protocollo d'intesa con la CLAAI

*Nicolini: lavoreremo affinché questa cooperazione possa presto sfociare nella piena confluenza di CLAAI nel nostro sistema confederale*

**informARE** - La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) ha concordato l'avvio di una collaborazione nel campo della logistica e del trasporto merci con la CLAAI - Confederazione artigiana che conta migliaia di imprese, riunite in associazione dal 1954 e con circa 80 sedi territoriali, e che è una delle più autorevoli voci delle PMI del settore autotrasporto.

«È un onore per Confetra - ha sottolineato il presidente di Confetra, Guido Nicolini - essere stata individuata da CLAAI come un interlocutore confederale affidabile, serio, impegnato sui tanti fronti aperti sempre a sostegno delle imprese della logistica e del trasporto merci. Ci faremo carico, nella nostra attività istituzionale di collaborare alla valorizzazione e allo sviluppo del sistema a rete per l'intera filiera dei servizi della logistica e del trasporto anche alla luce delle istanze del mondo artigiano, tra i maggiori protagonisti del comparto autotrasporto in Italia. Auspicio, e lavoreremo senza sosta, affinché questa cooperazione possa presto sfociare, come previsto dal protocollo di intesa appena sottoscritto, nella piena confluenza di CLAAI nel nostro sistema confederale».

«Da settembre, con il presidente Stefano Fugazza - ha proseguito Nicolini - metteremo in campo tutte le sinergie necessarie. Nel frattempo, iniziamo il confronto sui dossier aperti: rinnovo del Ccnl di settore, proposte per Recovery Fund e Logistica, monitoraggio sull'attuazione di Italia Veloce, iter parlamentare del decreto-legge Semplificazioni».

Confetra ha ricordato che, nell'ambito della Confederazione, il comparto dell'autotrasporto è già rappresentato in tutte le sue articolazioni attraverso Fedit (corrieri), Trasporto Unito, AITI (traslocatori) e AITE (trasporti eccezionali).



## [Siglata intesa da Confetra e Claii](#)

ROMA – Nei giorni scorsi, prima la giunta di [Confetra](#) poi l'ufficio di presidenza della Claii, hanno ratificato l'intesa tra le due organizzazioni, in relazione al comparto della logistica e del trasporto merci.

Claii – Confederazione artigiana che conta migliaia di imprese, riunite in associazione dal 1954 e con circa 80 sedi territoriali – è una delle più autorevoli voci delle Pmi del settore autotrasporto.

Il presidente di Confetra, **Guido Nicolini**, commentando l'intesa, ha

dichiarato: “E’ un onore per Confetra essere stata individuata da Claaai come un interlocutore confederale affidabile, serio, impegnato sui tanti fronti aperti sempre a sostegno delle imprese della logistica e del trasporto merci. Ci faremo carico, nella nostra attività istituzionale di collaborare alla valorizzare e allo sviluppo del sistema a rete per l’intera filiera dei servizi della logistica e del trasporto anche alla luce delle istanze del mondo artigiano, tra i maggiori protagonisti del comparto autotrasporto in Italia. Auspicio, e lavoreremo senza sosta, affinché questa cooperazione possa presto sfociare, come previsto dal protocollo di intesa appena sottoscritto, nella piena confluenza di Claaai nel nostro sistema confederale”.

“Da Settembre, con il presidente Stefano Fugazza, metteremo in campo tutte le sinergie necessarie. Nel frattempo, iniziamo il confronto sui dossier aperti: rinnovo del Ccnl di settore, proposte per Recovery Found e Logistica, monitoraggio sull’attuazione di Italia Veloce, iter parlamentare del DL Semplificazioni”.

Ricordiamo, infine, che il comparto autotrasporto, in Confetra, è già rappresentato in tutte le sue articolazioni attraverso Fedit (corrieri), Trasporto Unito, Aiti ( traslocatori) e Aite ( trasporti eccezionali). Ora via libera alla cooperazione anche con l’organizzazione artigiana.

## Confetra guarda agli artigiani e stringe un patto con le imprese di CLAAI

Roma – **Confetra** e **CLAAI** stringono un accordo di collaborazione nel settore della logistica e del trasporto merci. “Abbiamo individuato il CLAAI un interlocutore confederale affidabile, serio, impegnato sui tanti fronti aperti sempre a sostegno delle imprese della logistica e del trasporto merci. Ci faremo carico, nella nostra attività istituzionale di collaborare alla valorizzazione e allo sviluppo del sistema a rete per l’intera filiera dei servizi della logistica e del trasporto, anche alla luce delle istanze del mondo artigiano, tra i maggiori protagonisti del comparto autotrasporto in Italia”, ha dichiarato il **presidente di Confetra Guido Nicolini**.

**CLAAI** è una confederazione artigiana che conta migliaia di imprese dell’autotrasporto, con circa 80 sedi territoriali. “Inizieremo il confronto sui dossier aperti: rinnovo del **CCNL** di settore, proposte per **Recovery Fund** e **Logistica**, monitoraggio sull’attuazione di **Italia Veloce**, iter parlamentare del **DL Semplificazioni**“, ha aggiunto Nicolini. Il comparto autotrasporto, in **Confetra**, è già rappresentato in tutte le sue articolazioni attraverso **Fedit** (corrieri), **Trasporto Unito**, **AITI** (traslocatori) e **AITE** (trasporti eccezionali). Ora via libera alla cooperazione anche con l’organizzazione artigiana.